

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA PODNIKOHOSPODÁŘSKÁ

Analýza práce logistických disponentů v konkrétním podniku a návrhy zlepšení
Analysis of Logistics Agent Daily Work in Concrete Company and Improvements
Suggestions

Student: Lucie Přecechtělová

Vedoucí bakalářské práce: doc. Ing. Pavla Macurová, CSc.

Ostrava 2010

Místopřísežně prohlašuji, že jsem celou práci včetně příloh vypracovala samostatně. Přílohy č. 2, 3, 4, 5 a 6 jsem převzala z podnikových materiálů.

V Ostravě dne : 6. května 2010

.....

Lucie Přecechtělová

Tímto bych chtěla poděkovat vedoucí této bakalářské práce, paní doc. Ing. Pavle Macurové, CSc. za odborné vedení a cenné rady při zpracování bakalářské práce. Dále všem pracovníkům ve společnosti ČSAD LOGISTIK Ostrava a. s., kteří mi poskytovali informace.

Obsah

1	Úvod.....	1
2	Teoretická východiska	2
2.1	Pojem logistika	2
2.2	Dopravní logistika	2
2.2.1	<i>Doprava.....</i>	2
2.2.2	<i>Přeprava.....</i>	6
2.2.3	<i>Spedice</i>	8
2.2.4	<i>Informační a komunikační technologie v logistice.....</i>	8
2.2.5	<i>Normy řady ISO 9000</i>	9
2.2.6	<i>Normy řady ISO 14000</i>	10
2.3	Vybraná legislativa z oblasti dopravy a spedice	11
2.3.1	<i>Závazkové vztahy v mezinárodní silniční nákladní dopravě</i>	12
2.3.2	<i>Mýtné.....</i>	13
2.4	Náklady v oblasti dopravy.....	13
2.5	Logistický pracovník v dopravě	18
3	Analýza stávajícího stavu	19
3.1	Charakteristika podniku	19
3.1.1	<i>Předmět činnosti společnosti.....</i>	19
3.1.2	<i>Organizační struktura</i>	22
3.1.3	<i>Vedoucí dispečinku a dispečeri</i>	24
3.2	Náklady dopravy ve společnosti	25
3.3	Analýza práce dispečera.....	28
3.3.1	<i>Technický stav a vybavenost pracoviště dispečerů</i>	28
3.3.2	<i>Komunikace a dělba práce mezi dispečery</i>	28
3.3.3	<i>Popis práce dispečera</i>	30
3.3.4	<i>Odměňování dispečerů ve společnosti</i>	38
3.4	Ukázka práce dispečera na konkrétních zakázkách	40
3.5	Shrnutí kapitoly	50
4	Návrh a doporučení.....	52
5	Závěr.....	54
	Seznam použité literatury	
	Seznam zkratk	
	Seznam grafů, tabulek a obrázků	
	Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce	
	Seznam příloh	
	Přílohy	

1 Úvod

Logistika zahrnuje moderní pojetí oběhových procesů, které zabezpečují, aby bylo správné zboží, v určeném množství, čase a kvalitě na správném místě a to vše s minimálními náklady. Doprava zaujímá jen část těchto procesů, zato část velice důležitou. Dopravní proces zajišťuje přepravu tohoto zboží a surovin prostřednictvím dopravních prostředků.

Cílem bakalářské práce bude analýza práce logistických disponentů ve společnosti ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s. a na základě analýzy navrhnout a doporučit opatření, které by měly vést ke zlepšení práce logistických disponentů. První část bakalářské práce bude obsahovat teoretická východiska.

Druhá část bude zaměřená na analýzu stávajícího stavu ve společnosti. Nejdříve popíše charakteristiku společnosti ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s. zabývající se vnitrostátní i mezinárodní silniční kamionovou přepravou. Následně budou klasifikovat jednotlivé náklady v oblasti dopravy podle podnikového kalkulačního vzorce. Následovat bude analýza práce logistických disponentů, která v sobě bude zahrnovat popis prostředí pracoviště, popis odměňování práce těchto pracovníků, způsob komunikace a dělby práce pracovníků zabývajících se mezinárodní kamionovou přepravou. Jejich práce bude ukázána na konkrétní celkové jízdě jednoho vozidla do jiného státu a zpět do České republiky. Na základě analýzy stávajícího stavu bude navrženo doporučení na zlepšení.

2 Teoretická východiska

V kapitole teoretická východiska se zaměřuji na objasnění základních logistických pojmů a pojmů souvisejících s dopravou. Jedná se o pojem logistika a dopravní logistika, dále se zabývám legislativou v oblasti dopravy a spedice, náklady v dopravě a logistickými pracovníky v dopravě.

2.1 Pojem logistika

Logistika nemá jednotnou definici. V literatuře se vyskytuje mnoho definic.

„Logistika je řízení materiálového, informačního i finančního toku s ohledem na včasné splnění požadavků finálního zákazníka a s ohledem na nutnou tvorbu zisku v celém toku materiálu. Při plnění potřeb finálního zákazníka napomáhá již při vývoji výrobku, výběru vhodného dodavatele, odpovídajícím způsobem řízení vlastní realizace potřeby zákazníka (při výrobě výrobku), vhodným přemístěním požadovaného výrobku k zákazníkovi a v neposlední řadě i zajištěním likvidace morálně i fyzicky zastaralého výrobku.“ [11., s. 25]

„Logistika je disciplína, která se zabývá celkovou optimalizací, koordinací a synchronizací všech aktivit v rámci samoorganizujících se systémů, jejichž zřetězení je nezbytné k pružnému a hospodárnému dosažení daného konečného (synergického) efektu.“ [10., s. 80]

2.2 Dopravní logistika

2.2.1 Doprava

Na přelomu 70. a 80. let minulého století začala logistika v oblasti dopravy nabývat významu v důsledku omezení deregulačních zásahů dopravního průmyslu. Tím vzrostla konkurence mezi jednotlivými druhy doprav, a také v rámci jednotlivých druhů se zvýšil počet dopravců. [2.]

Doprava představuje přepravu osob, surovin či zboží z místa na místo prostřednictvím dopravních prostředků. Propojuje některé části logistického řetězce a ovlivňuje rychlost a spolehlivost přesunu surovin a zboží.

Dopravu můžeme členit podle mnoha hledisek a to podle:

- objektu na:
 - osobní,
 - nákladní,
- obsluhovaného území na:
 - vnitrostátní,
 - mezinárodní,
- pravidelnosti na:
 - pravidelnou,
 - nepravidelnou,
- prostředí, ve kterém se realizuje na:
 - pozemní,
 - podzemní,
 - vodní,
 - vzdušnou a kosmickou,
- druhu dopravní cesty a používaných dopravních prostředků na:
 - vodní,
 - leteckou,
 - nekonvenční (potrubní),
 - silniční,
 - železniční,
 - kombinovanou,

a několika dalších, která již nejsou tolik významná. [11.]

Nyní se blíže zaměřím na nákladní dopravu rozdělenou podle posledního uvedeného hlediska členění dopravy.

Vodní nákladní doprava

Lodní doprava je omezena dostupností oceánů, moří, řek, kanálů nebo jezer. Dělí se na říční a námořní lodní dopravu. V našich podmínkách tato doprava není tak významná a to v důsledku nízké splavnosti českých řek.

Je vhodná pro přepravu objemných produktů nebo produktů s relativně nízkou hodnotou jako je například obilí, dřevo, uhlí nebo ropa, pro které rychlost přepravy

není rozhodujícím činitelem. Patří mezi nejlevnější druhy dopravy a také má nejmenší negativní dopad na životní prostředí.

Letecká nákladní doprava

Nákladní letecká doprava je považována za nadstandardní službu, neboť její cena je velmi vysoká. Dokáže zajistit velmi rychlou dopravu na dlouhé a střední vzdálenosti. Tímto způsobem se nejčastěji přepravují malé, lehké a cenné produkty, které jsou zvláště náročné na dobu dodání. Při dodávkách na kratší vzdálenosti tzv. „z místa na místo“ ztrácí svou celkovou rychlost svozem, rozvozem a shromažďováním zásilek.

Potrubní nákladní doprava

Potrubní doprava se využívá pro přepravu plyných a kapalných produktů, popř. zkapalněných produktů. Příkladem může být voda, ropa, chemikálie či plyn. Tento druh dopravy je považován za spolehlivý a není náročný na pracovní síly, protože tok produktů uvnitř potrubí je monitorován a řízen počítači. [8.] Investiční náklady na vybudování jsou velmi vysoké, avšak následná cena dopravy je nízká. Téměř vůbec nedochází ke ztrátám nebo poškození. Doprava nemá negativní dopad na životní prostředí.

Železniční nákladní doprava

Železniční doprava umožňuje přepravu hromadných a rozměrných dodávek na střední a dlouhé vzdálenosti. Tato doprava je nepružná, její omezení spočívá v pevnosti daných tratí. Tento druh dopravy je poměrně levný, avšak negativem je nepravidelnost nákladních vlaků, menší spolehlivost a ve většině případů, pokud podnik nemá zřízenou kolejovou přípojku do svého podniku, nemožnost dopravy „z místa na místo“.

Silniční nákladní doprava

Silniční nákladní doprava je v České republice nejrozšířenějším druhem dopravy. Silniční dopravou lze přepravovat široké spektrum produktů. Používá se pro přepravu zboží na krátké a střední vzdálenosti. Tuto dopravu lze využít i na dlouhé vzdálenosti, zde ale s rostoucí přepravní vzdáleností rostou i rychleji náklady na přepravu. Její velkou výhodou je univerzálnost, flexibilita a možnost dodávek typu

„z místa na místo“. Do značné míry závisí na počasí a na omezené kapacitě automobilu. Často dochází k přetížení silniční sítě a tím k dopravním kongescím. Negativně působí na životní prostředí výfukovými plyny. [12.]

Kombinovaná nákladní doprava

Příhodné sloučení dvou nebo více druhů dopravy, které optimalizují hospodárnost a rychlost jednotlivých druhů dopravy. Většinou bývá kombinována silniční doprava pro svoz a rozvoz produktů s lodní nebo železniční dopravou. Nežádoucím prvkem této dopravy jsou vysoké náklady na překládku zásilek a jejich shromažďování.

„Kombinovaná doprava založena na přepravě zboží v jedné a téže nákladové jednotce nebo vozidle postupným použitím různých druhů dopravy bez manipulace se samotným zbožím při změně druhu dopravy“. [11., s. 170] Zásilky mohou být přepravovány na paletách, v kontejnerech, v silničních návěsech na železničních vagónech apod.

Tabulka 2.1 Přehled nejdůležitějších znaků v jednotlivých druzích dopravy. Zdroj: Sixta, Mačát, s. 166

	Vodní	Letecká	Potrubní	Železniční	Silniční
Rychlost	nízká	velmi vysoká	nízká	střední	vysoká
Flexibilita	nízká	nízká	vysoká	nízká	velmi vysoká
Cena	nízká	velmi vysoká	nízká	nízká	vysoká
Jakost	střední	vysoká	velmi vysoká	nízká	střední
Negativní vliv na životní prostředí	střední	střední	nízký	nízký	vysoký

2.2.2 Přeprava

„Přeprava je pojem, který vyjadřuje kolik zboží bylo přemístěno, na jakou vzdálenost, za jakou cenu, v jaké lhůtě a za dalších právních či obchodních podmínek.“[3., 28 s.]

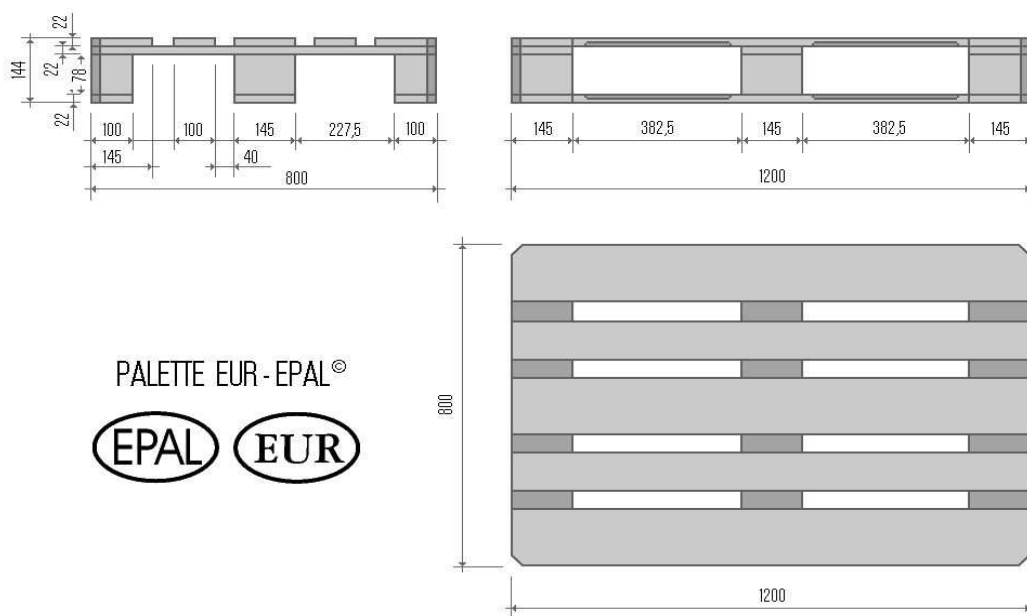
Povaha zásilek je různorodá, a proto není možné použít stejné přepravní prostředky pro všechny zásilky. Efektivnost přepravních systémů při přesáhnutí daného objemu přepravy potřebuje racionalizaci, zejména v oblasti překládkových operací. Tomu nejvíce napomáhá unifikace přepravních prostředků. [7.]

V silniční nákladní dopravě se nejčastěji využívají tyto přepravní prostředky:

- palety prosté,
- palety ohradové,
- malé a střední kontejnery,
- velké kontejnery,
- výměnné nástavby.

Palety jsou nejčastěji používanou logistickou pomůckou. Prosté palety jsou vhodné pro přepravu kusového nákladu, který je k paletě upevněn pásem, smršťovací folií nebo jiným vhodným způsobem. Veškeré palety lze stohovat, a tím racionálněji využívat daného místa.

Prosté palety podle ISO norem mají základní rozměr 1000 mm x 1200 mm. Z důvodu sjednocení přepravních prostředků se přechází k tzv. europaletám. Tyto evropské dřevěné čtyřcestné prosté palety, se základními rozměry 800 mm x 1200 mm nebo o zmenšeném rozměru 400 mm x 600 mm, vychází z normy ČSN 26 9110. Tato norma uvádí i nosnost europalet, která je stanovena na 1500 kg a možnost na sebe stohovat 3 palety.



Obrázek 2.1 Europaleta s vyznačenými přesnými rozměry a označením. Zdroj: [15.]

Paletové ohrádky jsou nástavné rámy na palety, které jsou v rozích spojeny panty. Panty i rámy do sebe přesně zapadají, čímž je možné ohrádky na sebe stohovat do potřebné výšky. Paletová ohrádka se používá k uskladnění a přepravě drobných předmětů. [11.]

Kontejnery jsou přesně standardizované a technicky unifikované přepravní jednotky, které se nejčastěji využívají v kombinované dopravě. Malé, střední i velké kontejnery se používají v unifikovaných rozměrech řad ISO. Sjednotili se vnější rozměry, tedy šířka, výška a délka, dále se kontejnery upravily o rohové prvky, které usnadňují zacházení se speciální standardizovanou manipulační technikou. [7.]

Přepravníky mají stanoveno pět základních standardizovaných délek 20 stop (609,6 cm), 40 stop (1219,2 cm), 45 stop (1371,6 cm), 48 stop (1463,04 cm) a 53 stop (1615,44 cm). U nás se nejčastěji setkáme s kontejnery o délce 20 stop a 40 stop, výškou 8 stop a 6 palců (259,08 cm) a šířkou 8 stop (243,84 cm). [16.]

Kontejnery zjednodušují, zpřehledňují, urychlují i zlevňují překládku materiálu, surovin nebo výrobků mezi jednotlivými druhy dopravních prostředků. Kontejnery lze stohovat, nejčastěji se stohují na lodích nebo v kontejnerových překladištích, do několika vrstev na sebe.

Na výměnné nástavby silničních vozidel můžeme pohlížet ze dvou úhlů. Jednou na výměnnou nástavbu, která je součástí silničního vozidla, a podruhé jako na výměnnou nástavbu mající rysy přepravního prostředku. Příkladem takového přepravního prostředku může být návěsová souprava nebo přívěsová souprava.

2.2.3 Spedice

Spedice neboli zasílatelství se věnuje nákupu a prodeji dopravních služeb od jiných dopravců. Speditéři spojují několik malých zásilek do větších zásilek, tím snižují náklady a mohou svým zákazníkům nabídnout služby za nižší sazby. [9.]

Speditéry můžeme rozdělit do dvou skupin, a to podle toho zda se zabývají zásilkami v rámci jednoho státu, na vnitrostátní speditéry nebo na mezinárodní speditéry, kteří se specializují na zásilky mezi více zeměmi.

2.2.4 Informační a komunikační technologie v logistice

„Informační a komunikační technologie umožňují sběr, analýzu a vyhodnocení dat a informací, které je následně možné přesunout z jednoho bodu do druhého.“ [5., s. 124] Plánování, organizování provozu i administrativních činností spolu s ostatními souvisejícími procesy řízení se vážou na informační a komunikační technologie.

Informace a data mohou proudit vertikálně či horizontálně v rámci podniku, nebo s jeho vnějším okolím. Řadíme sem i styk se zákazníkem, pokud použijeme jakoukoliv formu internetové komunikace. Nejčastěji se tak děje při vyřizování zákaznických objednávek. V tom případě je důležitým faktorem rychlost a kvalita toku informací. [5.]

Elektronická komunikace umožňuje modelování navrhovaných změn, automatické vyhledávání, sledování výkonů a jejich následnou kontrolu. Využitím informačních a komunikačních technologií se docílí lepší a rychlejší možnosti se rozhodovat. Pro rozhodování jsou důležité kvalitní informace a jejich správné načasování. [5.]

Informační a komunikační technologie přináší a stále bude přinášet různá zlepšení hlavně tam, kde je vyžadováno následující:

- okamžitý přístup k informacím,
- úspora nákladů,
- konkurenční výhoda,
- přesnost,

- sjednocení a koordinace,
- snížení dodacích lhůt,
- zlepšení kontroly,
- kvalitnější služby. [5.,s. 129]

Informační a komunikační technologie přinesla sjednocení a koordinaci logistiky. Například v dopravě usnadnila řízení vozového parku, plánování tras vozidel a celkově systém plánování přepravy, v oblasti marketingu zjednodušila systém zpracování objednávek. [5.]

2.2.5 Normy řady ISO 9000

Normy ISO řady 9000 představují řadu obecných požadavků na systém řízení. Těmito normami jsou:

- ČSN EN ISO 9000:2006, Systémy managementu kvality - Základní principy a slovník,
- ČSN EN ISO 9001:2009, Systémy managementu jakosti – Požadavky,
- ČSN EN ISO 9004:2001, Systémy managementu jakosti - Směrnice pro zlepšování výkonnosti. [17.]

ISO 9001 Systémy managementu jakosti - Požadavky

Tato ISO norma upřesňuje požadavky na systém managementu kvality u organizací, které chtějí dokazovat svoji způsobilost trvale poskytovat výrobky či služby splňující požadavky zákazníků, předpisů a zákonů, neustále se zlepšovat ve své činnosti a zvyšovat spokojenost svých zákazníků. [21.] Organizaci dokáže pomoci uspořádat veškeré činnosti, stanovit pravomoci a odpovědnost za řízení těchto činností. [20.]

Zavádění a následná certifikace systému probíhají právě podle této normy. [20.]

2.2.6 Normy řady ISO 14000

Normy systémů Environmentálního managementu ISO 14001 a 14004 přispívají organizacím zlepšit přístup a přijmout odpovědnost za jejich činnost vůči životnímu prostředí. [19.]

- ČSN EN ISO 14001 Systémy environmentálního managementu – Požadavky s návodem na použití.
- ČSN EN ISO 14004 - Systémy environmentálního managementu - Všeobecná směrnice k zásadám, systémům a podpůrným metodám.

ISO 14001 Systémy environmentálního managementu – Požadavky s návodem na použití

Tato norma má za úkol prevenci chránit životní prostředí před znečišťováním a celkovou podporu ochrany životního prostředí. Norma klade důraz na dodržování legislativních předpisů a rozeznávání stanovisek majících vliv na životní prostředí. Je jen na organizaci, které faktory určí jako nejvíce poškozující životní prostředí svojí činností. [18.]

Zavádění a následná certifikace systému z norem ISO řady 14000 probíhá právě podle této normy.

Certifikace znamená ověření fungování vybudovaného systému řízení dle norem ISO. Certifikát je dokladem o souladu společnosti s ISO normou. Tento certifikát uděluje nezávislá akreditovaná společnost. Samotný certifikát platí po dobu tří let. V této době se dozorový audit přesvědčuje, zda vybudovaný systém odpovídá příslušné ISO normě. Audit probíhá minimálně jednou ročně. Po uplynutí platnosti certifikátu může společnost zažádat o tzv. recertifikační audit a následně obnovit certifikát na další tříleté období. [1.]

Aby bylo možné zahájit certifikaci systému managementu jakosti podle ČSN EN ISO 9001, musí být ve společnosti zdokumentovaný a vybudovaný systém managementu kvality. Certifikace systému managementu kvality podle ISO 9001, která splňuje předpisy a požadavky zákazníků, zvyšuje spokojenost zákazníka a konkurenceschopnost společnosti. [22.]

2.3 Vybraná legislativa z oblasti dopravy a spedice

Po vstupu České republiky do Evropské unie se musí i naše republika přizpůsobit legislativě Evropské unie. Nařízení a směrnice vydané orgány EU musí být zapracovávány do právního řádu České republiky. [2.]

Při provozování mezinárodní dopravy se na dopravu mimo území ČR vztahují národní právní předpisy konkrétního státu.

Při provozování silniční nákladní dopravy musí společnosti v ČR dodržovat předpisy. Těmito předpisy jsou:

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy,
- nařízení Rady (EHS) č. 3821/85 o záznamovém zařízení v silniční dopravě,
- vyhláška MZV č. 108/1976 Sb. o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR),
- nařízení vlády č. 589/2006 Sb., kterým se stanoví odchylná úprava pracovní doby a doby odpočinku zaměstnanců v dopravě,
- zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě,
- prováděcí vyhláška č. 478/2000 Sb., k zákonu o silniční dopravě, ve znění vyhlášky č. 281/2007 Sb.,
- vyhláška č. 522/2006 Sb., o státním odborném dozoru a kontrolách v silniční dopravě,
- nařízení Rady (EHS) č. 881/1992, o přístupu na trh silniční přepravy zboží uvnitř Společenství na území nebo z území členského státu nebo procházející územím jednoho nebo více členských států. [23.]

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006

Dne 15. března 2006 vydaly orgány EU nařízení o sociálních podmínkách práce řidičů. Toto nařízení stanovuje pravidla pro doby řízení, přestávky v řízení a doby odpočinku řidičů zajišťujících silniční přepravu zboží. Účelem tohoto nařízení je harmonizace podmínek hospodářské soutěže mezi druhy pozemní dopravy, zejména v silniční dopravě, zlepšení pracovních podmínek a bezpečnosti provozu na pozemních komunikacích. [24.]

Dopravce podle tohoto nařízení musí zajistit, aby řidič dodržoval následující doby:

- bezpečnostní přestávku,
- denní dobu odpočinku,
- týdenní dobu odpočinku a
- dobu řízení.

Bezpečnostní přestávka je doba, během níž nesmí řidič řídit vozidlo ani vykonávat jinou činnost. Takovou jinou činností je například nakládka či vykládka. Tato doba je výhradně určena k zotavení řidiče. Bezpečnostní přestávku musí řidič vykonat po 4,5 hodině řízení a to po dobu nejméně 45 minut.

V průběhu každých 24 hodin musí řidič udělat denní dobu odpočinku. Odpočinek musí trvat nejméně 11 po sobě následujících hodin.

Týdenní dobu odpočinku je doba, kterou musí řidič udělat ve kterýchkoliv dvou po sobě následujících týdnech, tzn. 2x 45 hodin.

Celková doba řízení mez dvěma odpočinku nesmí přesáhnout 9 hodin. Týdenní doba řízení je stanovena maximálně na 56 hodin.

Dopad směrnice o pracovní době řidičů ovlivnilo dopravu společností. Proto se společnosti více zaměřily na lepší využití klíčového zdroje, tedy řidiče. [24.]

2.3.1 Závazkové vztahy v mezinárodní silniční nákladní dopravě

Po 2. světové válce nastal prudký rozvoj mezinárodní silniční dopravy. To vyvolalo nutnost právní úpravy a sjednocení podmínek v závazkových vztazích v mezinárodní nákladní silniční dopravě. Proto Evropská hospodářská komise OSN vydala v roce 1956 Úmluvu o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě, známou jako Úmluva CMR. [7.] V České republice tato Úmluva CMR platí od 3. prosince 1974.

„Úmluva o přepravní smlouvě v mezinárodní silniční nákladní dopravě (CMR) řeší závazkové vztahy založené jakýmkoli smlouvami o přepravě zásilek za úplatu silničním vozidlem, pokud místo převzetí zásilky a předpokládané místo jejího dodání leží ve dvou různých státech, z nichž alespoň jeden je smluvním státem této Úmluvy.“ [31.]

Úmluvou jsou tedy řešeny i otázky nároků na přepravné a odpovědnostních nároků, a to včetně promlčecích dob, v nichž je nutno nároky uplatňovat. [9.]

2.3.2 Mýtné

Mýtným se rozumí určitá částka, která se platí za jízdu vozidla mezi dvěma body pozemní komunikace. Systém mýtného se u nás zavedl 1. ledna 2007. V České republice je zpoplatněno užívání silniční infrastruktury u vybrané sítě dálnic, rychlostních silnic a silnic I. třídy. Zpoplatněné komunikace a jejich úseky jsou vymezeny dopravními značkami. Mýtné se stanoví v závislosti na skutečně ujeté vzdálenosti a typu vozidla. Nejmodernější systémy elektronického výběru mýtného jsou označovány přívlastky Multilane a Free Flow. Vozidlo při mýtné transakci není omezováno v jízdě. [25.]

Síť zpoplatněných komunikací k 1. 1. 2010 zobrazuje obrázek Mapy mýtného, umístěného v příloze, viz Příloha č. 1. Zpoplatněné komunikace jsou barevně rozlišeny. Dálnice jsou vyznačené červenou barvou, rychlostní silnice zelenou barvou a silnice I. třídy modrou barvou. [25.]

Každé vozidlo nad 3,5 tuny musí být pro placení mýtného povinně vybaveno palubní jednotkou, která komunikuje s mýtným systémem. Jednotka není přenosná na jiné vozidlo. Sazbu mýtného za užití 1 km zpoplatněné komunikace stanovuje Nařízení vlády ČR č. 484/2006 Sb. Tarif závisí na třídě silnice, délce úseku, počtu náprav a emisní třídě vozidla. Tarif za každý úsek dálnice nebo silnice se odečítá při průjezdu pod mýtní bránou. V současné právní úpravě se od 1. 2. 2010 zvýšily sazby mýtného v pátek odpoledne v době od 15:00 hodin do 21:00 hodin. Pro ostatní dny v týdnu se sazby mýtného mírně snížily. Tímto opatřením chce ministerstvo dopravy regulovat provoz na českých komunikacích.

2.4 Náklady v oblasti dopravy

Náklady mají jednotliví dopravci různé. Jejich výše závisí na mnoha faktorech, především zda se jedná o mezinárodní nebo vnitrostátní přepravu. Výše nákladů závisí na konkrétní trase vozidla, případném zpoplatnění komunikací, na použité technice, na ztrátových časech a nenaložených km, na výši cestovních náhrad, na ceně pohonných hmot a mnoha dalších.

Cena pohonných hmot

Cena pohonných hmot je určována výstupními cenami rafinérií, k nimž si připočítávají své marže distributoři a prodejci pohonných hmot. [32.] Výše nákladů podniku na pohonné hmoty se odvíjí od spotřeby jednotlivých vozidel.

Opotřebení pneumatik

Pneumatiky nákladních automobilů jsou denně v provozu a plně se opotřebí v poměrně krátké době. Hloubka dezénu pneumatik se v průběhu užívání snižuje, to ovlivňuje například brzdnu dráhu vozidla, která se stává delší. Z hlediska bezpečnosti silničního provozu je velmi důležitá včasná výměna ojetých pneumatik. Bezpečnostní hloubka drážek nesmí být menší než 1,6 milimetrů (mm). V zimním období nebo u přeprav nebezpečných věcí, která vycházejí z Evropské dohody o mezinárodní silniční přepravě nebezpečných věcí tzv. ADR, nesmí být bezpečnostní hloubka drážky menší než 4 mm. Na životnost pneumatik má vliv i jejich údržba, technický stav vozidla a způsob jízdy.

Spotřební materiál

Spotřební materiál je drobný a částky za něj nejsou vysoké. Řadí se sem náhradní díly, ochranné pomůcky atd. S bezpečností práce v nákladní dopravě také souvisí bezpečné upevnění přepravovaného nákladu. K opotřebení dochází nejen u pneumatik, ale také u spotřebního materiálu. Materiál je potřebný k zajištění přepravovaného zboží proti pohybu. K tomuto materiálu můžeme zahrnout například upínací pásy, které slouží k připevnění zboží.

Náklady na opravy vozidel

Náklady na opravy vozidel vznikají při opotřebení jednotlivých součástí na vozidle, vznikají tedy z provozu a opotřebení vozidla. Můžou se zde zařadit i náklady z preventivních prohlídek vozidel. Každý výrobce nákladních vozidel stanovuje dobu preventivních prohlídek, které by měly probíhat v odborných servisech. Výrobce stanovuje dobu preventivní údržby vozidel podle počtu ujetých kilometrů nebo podle počtu měsíců.

Cestovné

Podle zákona 262/2006 Sb., zákoníku práce je zaměstnavatel povinen poskytnout zaměstnanci cestovní náhrady. Cestovními výdaje jsou výdaje, které zaměstnanci vzniknout při:

- pracovní cestě,
- přeložení,
- přijetí do zaměstnání v pracovním poměru,
- výkonu práce v zahraničí. [26.]

V zákoníku práce se uvádí, že zaměstnavatel je povinen poskytnout při pracovní cestě náhradu:

- jízdních výdajů,
- výdajů za ubytování,
- zvýšených stravovacích výdajů (tzv. stravné),
- nutných vedlejších výdajů (např. poplatky za telefonní služební hovory, parkování, apod.). [26.]

Zaměstnanec má nárok na náhradu cestovních výdajů při zahraniční pracovní cestě v cizí měně až od doby přechodu státní hranice České republiky. Zaměstnavatel poskytuje zaměstnanci zálohu do výše předpokládaných cestovních náhrad. Zaměstnanec musí předložit písemné doklady potřebné k vyúčtování cestovních náhrad a vrátit nevyúčtovanou zálohu. [26.]

Leasing

Leasing je alternativní formou financování pro pořízení a můžeme ho rozdělit na finanční a operativní. Finanční leasing má dlouhodobý charakter. Délka pronájmu s následnou koupí najaté věci se liší podle povahy najatého předmětu. U finančního leasingu je většinou první zvýšená splátka, která se pohybuje v rozmezí od 0 % až do 70 % pořizovací ceny najímaného předmětu. U operativního leasingu, na rozdíl od finančního, pronajatý předmět po skončení doby nájmu nepřechází do vlastnictví nájemce. Leasingová společnost většinou nabízí zákazníkovi v oblasti firemních vozidel poskytnutí maximálního servisu. Klient si v rámci pravidelných měsíčních splátek může platit služby, které ho zbaví povinností, které jsou s pořízením a provozem vozidel spojeny.

Mzdové náklady

Mzdové náklady tvoří základní mzdy zaměstnanců, příplatky, náhrady mzdy a odměny. Výpočet mzdy je upraven v zákoně 262/2006 Sb., zákoníku práce.

Řidiči z povolání jsou odměňováni časovou mzdou, a to podle hodin výkonu. Výkon řidičů je ovlivněn nařízeními a vyhláškami (viz výše), které omezují řidičům maximální denní a týdenní dobu řízení, stanovují maximální přípustnou dobu řízení a délku bezpečnostních přestávek, určují minimální denní a týdenní dobu odpočinku. Pracovní dobu řidičů dále upravuje nařízení vlády č. 589/2006 Sb., které poukazuje na to, že pracovní doba řidičů není jen doba řízení, doba nakládky a vykládky nebo doba opravy na cestě, ale zahrnuje také např. čištění a kontrolu vozidla, technickou údržbu vozidla, administrativní práce spojené s řízením vozidla. [28.]

Sociální a zdravotní pojištění

Sociální pojištění platí zaměstnavatel správě sociálního zabezpečení. Výše pojistného se stanoví procentní sazbou z vyměřovacího základu. Pro zaměstnavatele je stanovena sazba 25 % a pro zaměstnance 6,5 %. Sociálního pojištění se skládá z příspěvku na státní politiku zaměstnanosti, z důchodového a nemocenského pojištění. [29.]

Pojistné zdravotního pojištění odvádí zaměstnavatel za zaměstnance ve výši 13,5 % z vyměřovacího základu příslušné pojišťovně zaměstnance. Z toho sráží zaměstnanci 4,5 % a zbylých 9 % platí sám zaměstnavatel. [30.]

Silniční daň

Silniční daň upravuje zdanění za užívání pozemních komunikací v České republice všech vozidel, která jsou používána k podnikání. Základem daně je u nákladních automobilů celková hmotnost v tunách, hmotnost připadající na nápravy a počet náprav. Zákon stanovuje sazby daně a způsob placení daní.

Mýtné

Poplatek za mýtné se stal v oblasti dopravy vysokou variabilní nákladovou položkou. Mýtné se stanoví v závislosti na skutečně ujeté vzdálenosti a typu vozidla. Více k mýtnému je již popsáno výše.

Mýtné v zahraničních zemích funguje podobně jako u nás. Každá země má však jinou výši sazeb.

Dálniční poplatky

Některé zahraniční země systém mýtného ještě nemají zavedený, proto u nich funguje systém poplatků za užívání dálnic a vybraných silnic, které se stanoví v závislosti na době, po kterou je předplaceno právo užívání sítě zpoplatněných pozemních komunikací.

Pojištění v dopravě

Na trhu existuje celá řada pojištění, které dopravce může uzavřít pro svou činnost. Tímto pojištěním je zákonem stanové pojištění o odpovědnosti z provozu vozidla, také nazývané jako povinné ručení nebo zákonné pojištění, které se vztahuje na všechna vozidla, nebo například havarijní pojištění, které je už dobrovolné. [27.]

Provozovat vozidlo na pozemní komunikaci může jen ten, který má sjednané pojištění o odpovědnosti z provozu vozidla. Toto ustanovení vyplývá ze zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla. Toto pojištění hradí škody způsobené jiné osobě na majetku nebo na zdraví při jízdě automobilem. Finanční plnění z havarijní pojistky pokrývá škody způsobené na vlastním vozidle způsobené vlastní osobou nebo i živelnou pohromou.

Dalším pojištěním je pojištění odpovědnosti za škodu silničního dopravce, tzv. pojištění CMR. Pojištění pokrývá odpovědnost silničního dopravce za škody na věci v rozsahu daném zákony a mezinárodními úmluvami. Silniční dopravce toto pojištění uzavírá pro případ, že by přepravovaný náklad byl poškozen. Je vymezeno pro všechny provozovatele veřejné silniční nákladní dopravy, kteří svou činnost vykonávají na základě platné eurolicence. Toto pojištění chrání dopravce před rizikem značných ztrát, protože hodnota přepravovaného zboží bývá často velmi vysoká. Společnost dále může připojistit náklad, který je nad výši tohoto pojištění.

Odpisy

Dlouhodobý hmotný i nehmotný majetek se v průběhu užívání opotřebovává. [14., s. 10]. "Odpisy jsou peněžním vyjádřením opotřebování investičního majetku hmotného i nehmotného v průběhu příslušného období, za které se zúčtovávají do nákladů." [6., s. 233] Výše odpisů závisí na výši ocenění majetku, odpisových sazbách a zvolené metodě odpisování.

2.5 Logistický pracovník v dopravě

Logistický pracovník v nákladní automobilové dopravě zajišťuje provoz dopravy a přepravy v požadovaném sortimentu a čase, sestavuje operativní plány na základě smluv nebo objednávek zákazníků a řídí provoz práce. Jeho hlavním úkolem je sestavení jednotlivých jízd tak, aby byl maximálně využit vozový park, ložné prostory vozidel a to vše v minimálním čase a s minimálními náklady. Proto tento pracovník musí mít dobré znalosti a zkušenosti v přepravních cestách, terénu, v možnostech nakládky, překládky či vykládky dopravovaného zboží. [4.]

Logistický pracovník v nákladní automobilové dopravě by měl mít dobré informace o zboží, hlavně o množství, velikosti a objemové hmotnosti přepravovaného zboží, z důvodu lepšího využití nákladních vozidel a ložných prostor. Koordinuje mezi sebou jednotlivé druhy dopravy. Během přepravy sleduje její průběh, řeší případné problémy, informuje zákazníka o změnách a doručení zásilky a všechny údaje zaznamenává do informačního systému. Vede veškerou evidenci dopravy či přepravy a dopravně provozní dokumentaci. Ke své práci využívá komunikační prostředky. Potřebuje znát zákony, právní předpisy a vyhlášky v platném znění.

3 Analýza stávajícího stavu

Na začátku této části bakalářské práce je charakterizována společnost. Dále kapitola blíže popisuje stávající stav práce logistických disponentů ve společnosti ČSAD LOGISTIK Ostrava a. s. Jejich práce je ukázána na konkrétních realizovaných přepravách.

3.1 Charakteristika podniku

V této kapitole je charakterizován podnik, který je předmětem zkoumání bakalářské práce.

ČSAD LOGISTIK Ostrava je akciová společnost, která souvisle navazuje na více než šedesátileté zkušenosti své zakladatelské společnosti ČSAD Ostrava a. s. v oblasti silniční nákladní dopravy.

Do korporace firem ČSAD patří:

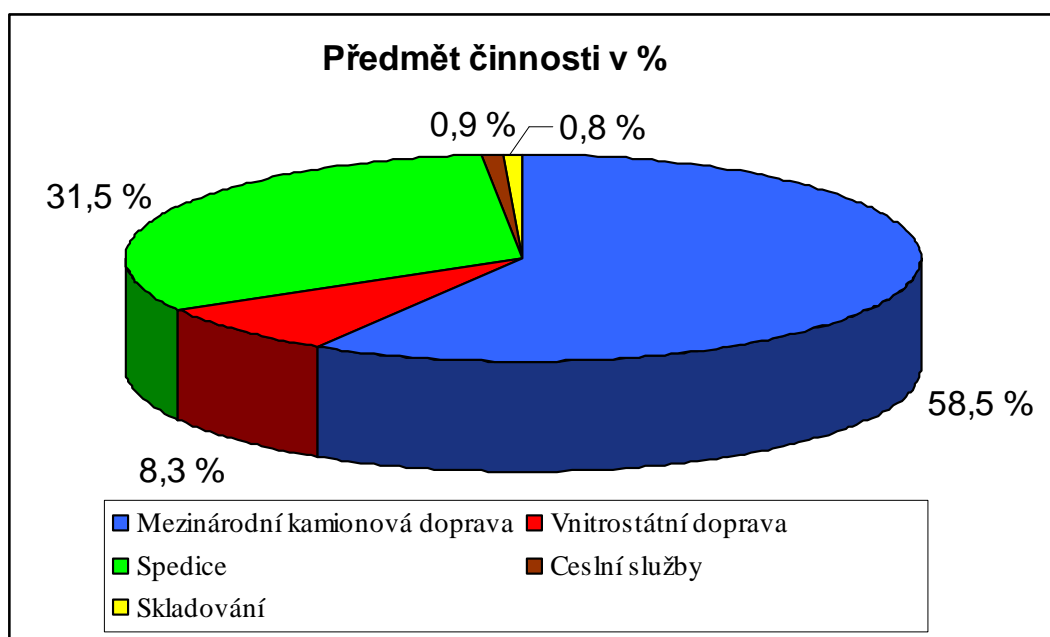
- ČSAD Ostrava, a.s.,
- ČSAD Reality, a.s.,
- BUSINESS CENTRUM Ostrava, a.s.,
- KAR-Mobil, s.r.o.,
- Beskydský hotel RELAX, a.s.,
- CONTMOBIL, s.r.o.

3.1.1 Předmět činnosti společnosti

Předmětem činnosti společnosti je:

- a) Vnitrostátní doprava - společnost má k dispozici 26 nákladních vozidel, které se nejvíce zabývají svozy a rozvozy potravin v režimech 24 hodin, 48 hodin a 5 dní. Vše se děje ve spolupráci s dceřinou společností ČSAD Radiálka Ostrava s. r. o., která je součástí systému transportexpres. Tento systém zabezpečuje 40 terminálů po celé České republice.

- b) Mezinárodní kamionová doprava - je ve společnosti zajišťována téměř 150 nákladními vozy. Tyto vozy umožňují i mezinárodní přepravu nebezpečných věcí tzv. ADR.
- c) Spedice - je oddělení zabývající se především spoluprací s kooperujícími dopravci. Prodává objednávky zákazníků jiným dopravcům. V takovém případě se společnost dostává do pozice přepravce.
- d) Celní služby - zabezpečuje společnost na svých specializovaných pracovištích. Poskytuje veškeré celně deklarční služby. Veřejný celní sklad je zřízen u pracoviště celních služeb v Olomouci.
- e) Skladování - zboží probíhá v celním i necelním skladě, které mají celkový objem až 2500 paletových míst. Společnost při skladování využívá nejmodernějšího know-how a technologií. Optimalizuje uložení zásob z hlediska obrátkovosti i produktivity práce.



Graf 3.1 Podíl jednotlivých činností společnosti, které jsou předmětem činnosti.

Zdroj: Interní materiály společnosti

Z grafu vyplývá, že největší podíl činností 58,5 %, kterými se společnost zabývá, je mezinárodní kamionová doprava. Necelých 32 % předmětu činnosti

společnosti je věnováno spedici. Vnitrostátní doprava zahrnuje 8,3 % z celkové činnosti. Nejmenší podíl činností zauímají celní služby (0,9 %) a skladování (0,8 %).

Následující tabulka ukazuje země, do kterých společnost svými vozidly nebo vozidly svých partnerů dováží nebo naopak vyváží zásilky.

Tabulka 3.1 Exportní a importní země. Zdroj: Interní materiály společnosti

Belgie	Chorvatsko	Německo	Rusko	Švýcarsko
Dánsko	Irsko	Norsko	Řecko	Turecko
Estonsko	Itálie	Polsko	Slovensko	Ukrajina
Finsko	Litva	Portugalsko	Slovinsko	Velká Británie
Francie	Lotyšsko	Rakousko	Španělsko	-
Holandsko	Maďarsko	Rumunsko	Švédsko	-

Společnost v současnosti disponuje 180-ti nákladními vozidly. Přibližně 30 vozidel se věnuje vnitrostátní dopravě, a zbylých 150 vozidel je k dispozici pro mezinárodní kamionovou dopravu.

Vozidla se od sebe liší druhem jízdních souprav a objemem ložného prostoru. Návěsy mají typickou délku 13,6 m, ale s rozdílným objemem ložného prostoru a to v 85 m³ a 100 m³ (tzv. Lowdeck). Dále to jsou velkoobjemové nákladní automobily s přívěsem (přívěsové soupravy) o celkovém ložném prostoru 120 m³.

Každé vozidlo je vybaveno mobilním telefonem, navigací a palubní jednotkou, která je určena k mýtným transakcím a palubním počítačem se systémem satelitního sledování vozidel Echotrack, jehož prostřednictvím lze zjistit polohu vozidla, rychlost, spotřebu pohonných hmot v určitém čase apod. Vozidla nad 3,5 tun (t) musí být povinně vybavena tachografem. Tachograf je zařízení sloužící ke kontrole doby řízení a dodržování úmluvy AETR. Přístroj zaznamenává rychlost vozidla v závislosti na době jízdy. Existují analogové a digitální varianty tachografů. Mechanický a elektronický analogový tachograf ukládá potřebné informace na papírové záznamové kotouče a u digitálních tachografů do paměti tachografu a na čipovou kartu řidiče. Od května 2006 musí všechna vozidla uváděna poprvé do provozu vybavena výhradně jen digitálními kontrolními přístroji.

Společnost vlastní certifikáty ISO 9001 : 2000 a ISO 14001 : 2004. Po třech letech certifikáty obnovuje.

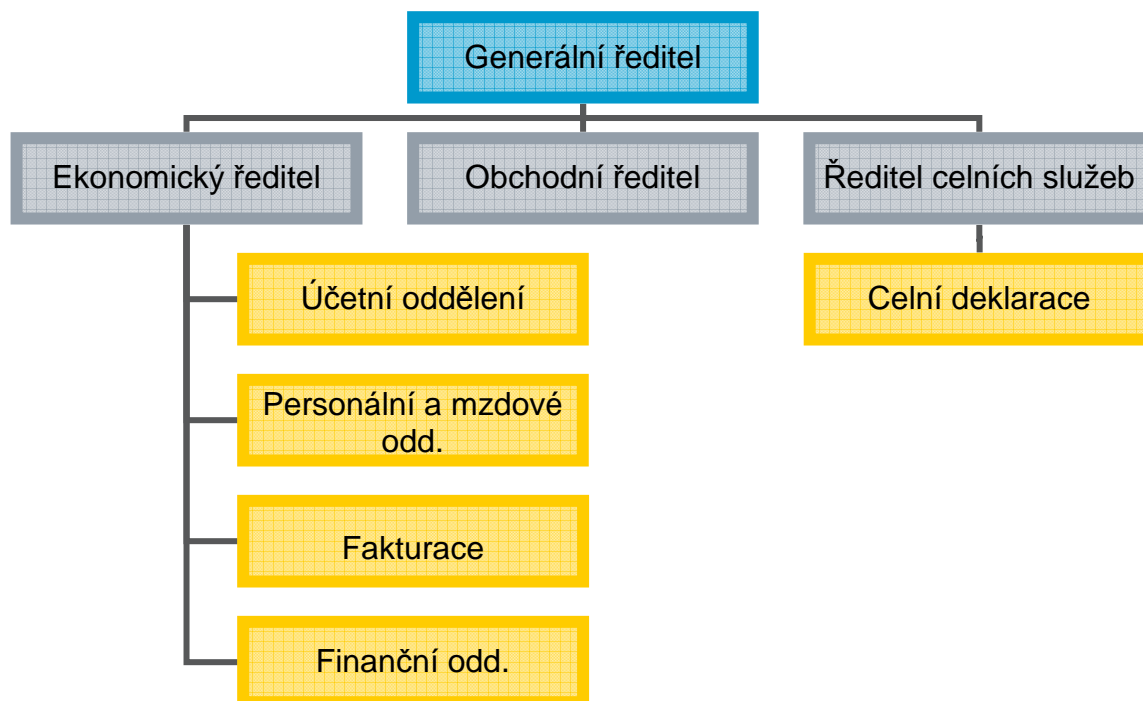
3.1.2 Organizační struktura

„Organizační struktura vymezuje funkční role a vztahy v podnikových procesech.“ [13., s. 139] Stanoví dělbu práce, tedy kdo co bude dělat a kdo se na jakou činnost bude zaměřovat. Určuje pravomoc pracovníků pro řízení a výkon své práce. S pravomocí je také spojena odpovědnost za svá rozhodnutí. [13.]

Organizační struktura vypovídá o vztazích nadřízenosti a podřízenosti v podniku. Na základě těchto řídicích vztahů lze podnik uspořádat do tří systémů:

- f) liniová struktura,
- g) funkcionální struktura,
- h) liniově-štabní struktura.

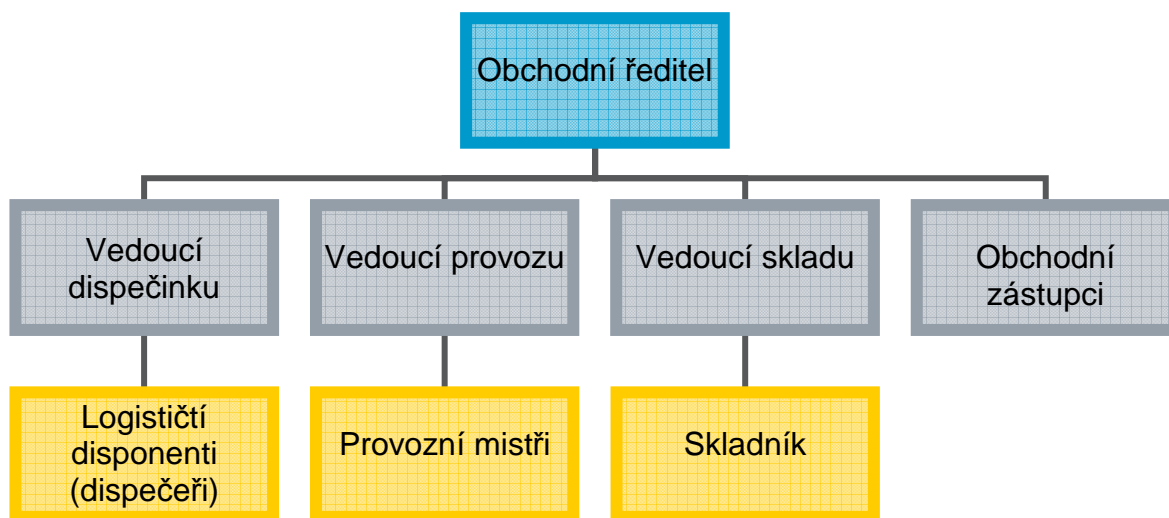
Společnost preferuje liniově-štabní organizační strukturu. Tato struktura v sobě zahrnuje výhody liniové i funkcionální struktury. Je zde jen jedna linie příkazovacích pravomocí, která zachovává přehlednost řízení. Část pravomocí liniových pracovníků je dále delegována, a tím je dodržena i vysoká specializace pracovníků jako ve funkcionální struktuře.



Obrázek 3.1 Organizační struktura společnosti. Zdroj: Interní materiály společnosti

V obrázku vidíme strukturu uvnitř společnosti. Nejvyšší funkci zaujímá generální ředitel, který je zároveň výkonným akcionářem podniku. Má tři podřízené, kteří odpovídají a řídí přidělené úseky. Ekonomický ředitel se stará o finanční část podniku. Odpovídá za personální, mzdové, účetní oddělení, oddělení fakturace a finanční oddělení. Ředitel celních služeb řídí celní deklaraci, která se zabývá celními službami, jako je například vyřizování cla při dovozu z jiných zemí než z Evropské unie.

V následujícím obrázku vidíme podrobnější členění struktury obchodního ředitele. Na nižším stupni struktury jsou vedoucí jednotlivých oddělení, kteří řídí, vedou a odpovídají za své podřízené. Práci logistických disponentů a vedoucího dispečinku podrobněji rozepíši níže. Vedoucí provozu odpovídá za práci provozních mistrů, kteří se starají o technický stav nákladních vozidel a jejich vybavení. Dále tento vedoucí odpovídá technický stav vozidel a kontroluje satelitní navigační vybavení vozidel. Skladníci vedou běžný i celní sklad, manipulují se zásilkami, vychystávají zboží při nakládce nebo překládce. Vedoucí skladu řídí provoz skladu a vede fakturaci za skladování zboží externích zákazníků. Obchodní zástupci zajišťují nabídkové řízení společnosti, tzn. na základě výsledků hodnocení zákazníků, zpracovávají nabídky přepravy. Obchodní zástupci obstarávají dlouhodobé a lukrativní smlouvy.



Obrázek 3.2 Organizační struktura zaměřená na obchodní oddělení. Zdroj: Interní materiály společnosti

3.1.3 Vedoucí dispečinku a dispečeři

Ve společnosti je logistický pracovník označován termínem dispečer. Vedoucí dispečinku má rozhodovací pravomoc a odpovědnost za oddělení dispečinku. Vyhodnocuje zakázky, vede reklamační řízení, řeší neshody v přepravě, kontroluje itineráře přeprav a také spolupracuje se zákaznickými dispečery pro export.

Dispečery ve společnosti můžeme rozdělit do čtyř základních skupin:

1. zákaznický dispečer,
2. dispečer zahraničních linek,
3. provozní dispečer,
4. spediční dispečer.

Zákaznický dispečer stanovuje dopravu a přepravu uvnitř i vně společnost. Zabývá se importní a exportní mezinárodní i vnitrostátní dopravou. Dispečer zahraničních linek zajišťuje pravidelnou přepravu v zahraničí. Vede evidenci o pohledávkách a činí opatření pro jejich snižování. Spolupracuje s pracovníky celních služeb při činnostech potřebných k provedení celního řízení. Provozní dispečer je pověřen vedením lidí, organizací dělby práce, zajišťováním bezpečnosti a zdravotní nezávadnosti práce a personálních úkolů včetně odměňování podřízených pracovníků. Spediční dispečer nakupuje nebo prodává zakázky na přepravy od jiných dopravců, popřípadě sdružuje kusové zásilky.

Komunikaci se zákazníky zajišťují obchodní zástupci a dispečeři. Většina obchodních případů je na bázi dlouhodobých smluv, které obstarávají obchodní zástupci. Minoritu obchodních případů potom tvoří jednotlivé objednávky zákazníků, které přijímají dispečeři. Ti komunikují se zákazníky prostřednictvím elektronické pošty, telefonu nebo faxu. Dispečer, dle podmínek vyplývajících z konkrétních zadání v daných smlouvách či objednávkách, vytváří i zpětnou vazbu se zákazníkem. Dispečer vyřizuje fakturační a platební podmínky, potvrzuje objednávky zákazníků, monitoruje průběh přepravy a informuje zákazníka o přepravě jeho zásilky.

Společnost používá stavebnicový informační systém, který je schopný vývoje a následných úprav. Jednotlivé části informačního systému jsou provázány v rámci všech oddělení firmy. Tato oddělení mají k dispozici pouze informace, které souvisí s jejich pracovní činností. Informace, které tento informační systém obsahuje, lze

třídit, filtrovat, archivovat a zálohovat. Informační systém dokáže kontrolovat důležité informace pro řídící pracovníky, a ty zasílat pomocí tzv. workflow neboli upozornění do elektronické pošty příslušným pracovníkům. Tento systém je propojen se systémem satelitního sledování vozidel a přenosu informací.

3.2 Náklady dopravy ve společnosti

Náklady spojené s dopravou ve společnosti demonstruje kalkulační vzorec přiložený v příloze č. 2, který mi společnost poskytla. Kalkulační vzorec vyjadřuje podíl jednotlivých nákladů na celkových nákladech dopravy. Obsahuje jednotlivé nákladové položky, ke kterým je přiřazen podíl na celkových nákladech podniku vyjádřený v procentech.

Kalkulační jednicí společnost určila náklady na jeden kilometr (km).

K nákladovým položkám jsem přiřadila i druh nákladu. V další části této práce využiji variabilních nákladových položek k ukázce nákladů na konkrétních zakázkách. Jednotlivé nákladové položky dále stručně vysvětlím.

Spotřeba materiálu

Spotřeba materiálu je součtovou položkou. Znázorňuje 33,22 % podílu na celkových nákladech dopravy. Do této položky společnost řadí:

- náklady na pohonné hmoty (30,71 %),
- opotřebení pneumatik (2,25 %),
- ostatní spotřební materiál, např. upínací pásy (0,26 %).

Všechny tyto náklady jsou variabilní, tedy závislé na kalkulační jednici.

Služby

Služby vyjadřují 30,79 % podílu na celkových nákladech dopravy. Tato kalkulační položka je součtovou položkou a obsahuje jak náklady variabilní, tak fixní. Mezi služby společnost zařadila:

- opravy vozidel (3,94 %),
- cestovné (7,91 %),
 - zahraniční cestovné (7,39 %),
 - tuzemské cestovné (0,52 %),
- leasing (14,79 %),

- ostatní služby v zahraničí, např. parkovné, poplatky za trajekty (2,91 %),
- ostatní služby v ČR (1,25 %).

Mezi fixní náklady společnost zařazuje leasing a ostatní služby v České republice. Mezi tyto ostatní služby patří například poplatky za telefon, parkovné, mytí aut atd. Další služby jsou variabilní.

Osobní náklady

Osobní náklady jsou v uvedeném kalkulačním vzorci součtovou položkou. Podíl 12,05 % se dále rozdělí na 9,15 %, což odpovídá položce mzdových nákladů a 2,89 % podílu nákladů zbývá pro sociální a zdravotní pojištění. Osobní náklady jsou variabilní položkou, protože se sem řadí mzdy řidičů.

Silniční daň v tuzemsku

Silniční daň v tuzemsku představuje 1,19 % z celkových nákladů společnosti. Silniční daň vychází ze zákona č. 16/1993 Sb., v platném znění. Náklady se v určitém rozsahu výkonů nemění, proto jsem tuto položku zařadila mezi fixní náklady.

Mýto v zahraničí

Mýto v zahraničí představuje 9,24 % podílu na celkových nákladech společnosti. Do této položky společnost započítává mýtné v zahraničí, které se například platí v Německu, Rakousku, Slovensku, Francii nebo Itálii, ale i poplatky za používání dálnic a vybraných silnic v jiných státech, jako je například Dánsko nebo země Beneluxu.

Mýto v zahraničí představuje variabilní náklad.

Mýtné v České republice

Mýtné v České republice tvoří 2,03 % podílu na celkových nákladech společnosti. Výše nákladů je ovlivněna kalkulační jednicí, proto tento náklad řadím mezi variabilní náklady.

Zákonné pojištění

Pojištění odpovědnosti za škody způsobené provozem vozidel musí mít v České republice každé registrované a používané vozidlo. Zákonné pojištění je

upraveno zákonem č. 168/1999 Sb., v platném znění. Pro společnost představuje 1,32 % podílu z celkových nákladů. Toto pojištění jsem zahrnula mezi fixní náklady.

Havarijní pojištění

Havarijní pojištění je dobrovolné. Finanční plnění z havarijní pojistky pokrývá škody způsobené na vlastním vozidle způsobené vlastní osobou nebo i živelnou pohromou. Tento fixní náklad zaujímá podíl 0,63 % z celkových nákladů.

Ostatní pojištění

Ostatní pojištění se podílí 0,27 % na celkové výši nákladů. Do této nákladové položky společnost zařazuje náklady související s Úmluvou CMR. Ostatní pojištění je řazeno mezi fixní náklady.

Ostatní provozní náklady

Do ostatních provozních nákladů společnost přiřazuje jakákoliv odškodnění. Během posledního roku tato položka dosáhla 0,36 % podílu z celkových nákladů. Ostatní provozní náklady společnost přiřazuje mezi fixní náklady.

Podíl správní režie

Podíl správní režie dosahuje 7,47 %. Do tohoto bodu náleží veškeré náklady spojené s technicko-hospodářskými pracovníky a veškeré placené nájemné. Společnost sem také zahrnuje odpisy. Ve společnosti se odepisuje pouze software.

Podíl režie dopravy

Podíl režie dopravy dosahuje výše 1,43 % podílu z celkových nákladů společnosti. Položku s vysokou výší nákladů v této položce tvoří především nájemné parkovacích ploch, které má společnost pronajaté na několika místech České republiky. Dále sem společnost zařazuje náklady na technické kontroly vozidel tzv. STK, emise a v neposlední řadě i vzniklé kurzovní ztráty.

Variabilní náklady

Celkem variabilní náklady dosahují ve společnosti 71,28 %.

Fixní náklady

Při součtu všech fixních nákladů dojdeme k 19,82 %.

Režijní náklady celkem

Součet podílu správní režie a podílu režie dopravy se rovná 8,90 %.

Společnost tyto náklady uvádí zvlášť, protože do správní režie i do režie dopravy řadí náklady, které nepovažuje ani za variabilní, ani za fixní. Tyto náklady mají pouze povahu fixních nákladů, protože se jejich výše nemění při změně ujetých kilometrů (viz výše kalkulační jednice).

3.3 Analýza práce dispečera

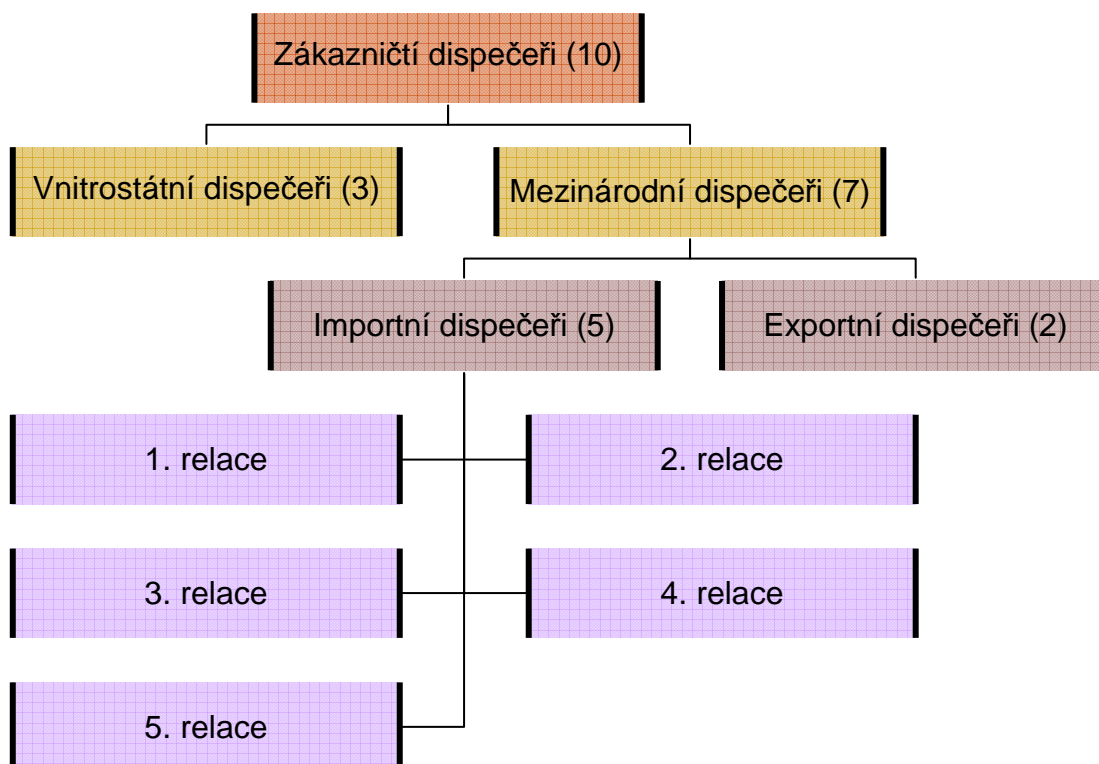
3.3.1 Technický stav a vybavenost pracoviště dispečerů

Všichni dispečeři pracují v jedné velké místnosti, která pojímá 24 pracovišť. Jednotlivá pracoviště jsou rozdělena do tzv. sekcí podle níže popsaného rozdělení dispečerů.

Každé pracoviště je vybaveno kancelářským stolem, výkonným osobním počítačem, telefonem a mapou. Dále mají tito pracovníci k dispozici několik tiskáren, kopírek a fax. Také mohou využít dispečerský pult, což je zařízení umožňující satelitní sledování vozidel, tzv. Echotrack. Další pomůckou v práci dispečera je tachanalyzátor, tj. program vytvořený podle nejnovějších informačních technologií a slouží k analýze pracovní doby řidiče na základě dat obsažených na kotoučích tachografů a čipových kartách digitálních tachografů. Nejdůležitější a nepostradatelnou pomůckou v práci dispečera je informační systém. Společnost před několika měsíci přešla na nový a dokonalejší informační systém, který je schopný dalšího vývoje. Automaticky posílá upozornění na důležité informace konkrétním pracovníkům. Je propojen s Echotrackem, což umožňuje dispečerovi okamžitý přehled o místě vozidla. Pro dispečery je přehledný, lehce ovladatelný a poskytuje dostatek potřebných informací.

3.3.2 Komunikace a dělba práce mezi dispečery

Ve společnosti pracuje 19 dispečerů, které můžeme rozdělit do čtyř skupin (viz výše). Společnost zaměstnává deset zákaznických dispečerů, dva dispečery zahraničních linek, tři provozní a tři spediční dispečery a jednoho vedoucího dispečinku.



Obrázek 3.3 Rozdělení zákaznických dispečerů ve společnosti. Zdroj: Interní materiály společnosti

Zákaznické dispečery společnost dále rozdělila na tři vnitrostátní a sedem mezinárodních dispečerů. Mezi mezinárodní dispečery řadíme pět importních dispečerů a dva exportní dispečery. Dále se dělí jen importní dispečeri, a to podle následujících relací:

1. relace = Německo, Rakousko,
2. relace = Itálie, Francie, Španělsko, Portugalsko, Švýcarsko,
3. relace = Velká Británie, Belgie, Nizozemsko,
4. relace = Východní část Evropy (př. Polsko, Maďarsko, atd.),
5. relace = Dánsko, Skandinávie (Norsko, Švédsko, Finsko).

Zastupitelnost jednotlivých dispečerů

Dispečeri musí být navzájem zastupitelní. V případě nemoci nebo jakékoli jiné absence musí chybějícího dispečera nahradit jiný dispečer z téže skupiny. Jak již jsem zmínila výše, dispečeri jsou rozděleni do čtyř skupin. Dispečeri se vzájemně zastupují v jednotlivých skupinách. Spediční dispečer zastupuje spedičního dispečera, provozní dispečer provozního dispečera a dispečer zahraničních linek

svého kolegu ze zahraničních linek. Zákazniční dispečeri jsou dále rozděleni, ale princip zastupitelnosti platí i pro tyto dispečery, jen s tím rozdílem, že zastupitelnost probíhá na nejnižším stupni rozdělení skupiny, tzn., že vnitrostátní dispečeri se zastupují navzájem, exportní dispečeri se zastupují také navzájem nebo je zastupuje vedoucí dispečinku. Importní dispečeri se zastupují podle výše zmíněných relací a to dispečeri první a druhé relace mezi sebou a dispečer třetí, čtvrté a páté relace navzájem.

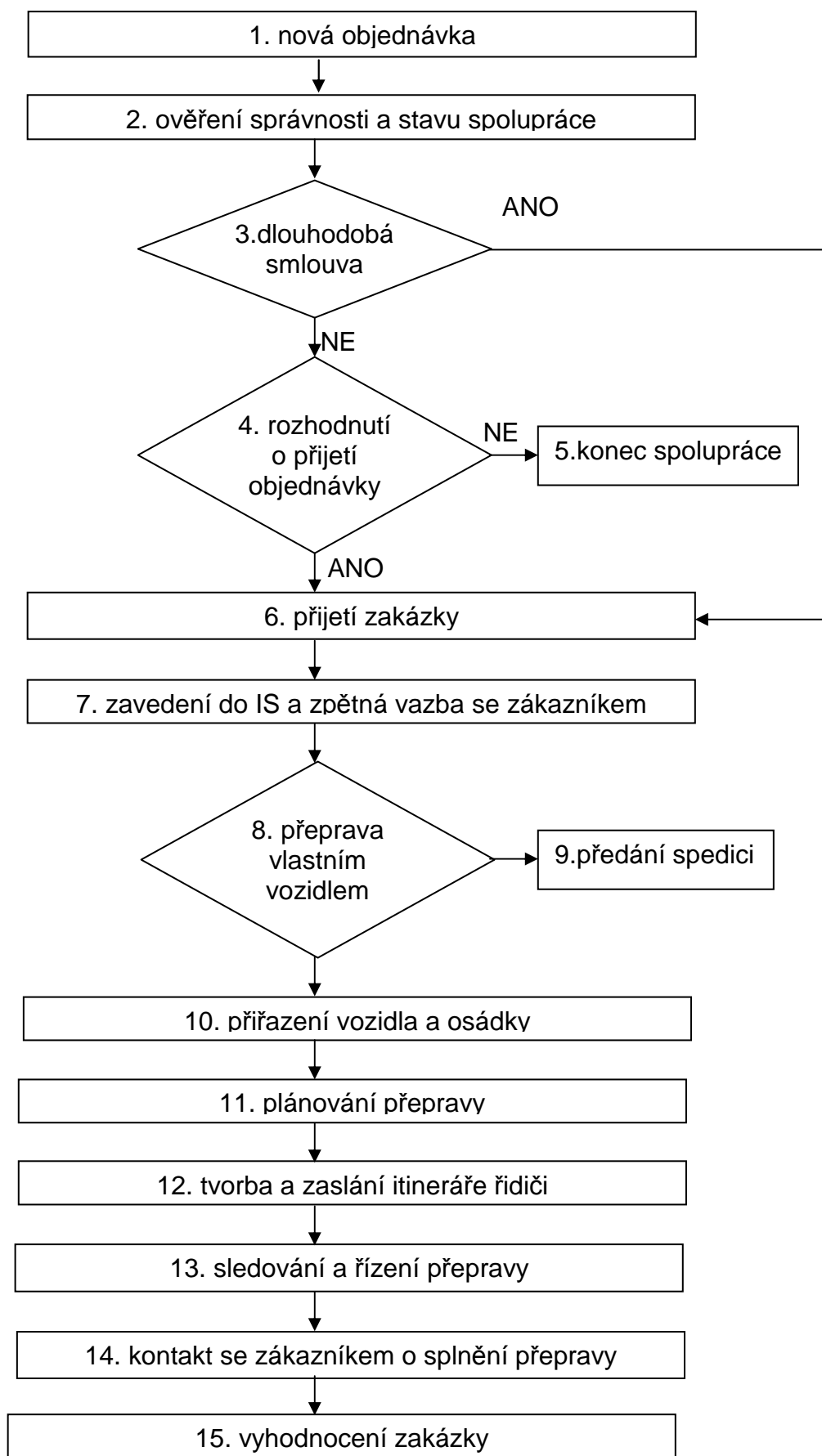
Vytíženost dispečerů je vyšší v posledním týdnu každého měsíce. Děje se tak na základě vyššího počtu objednávek od zákazníků.

Komunikace mezi dispečery

Komunikace mezi dispečery probíhá několika způsoby. Nejčastěji se tak děje ústně přímo na pracovišti. K tomu byla přímo navržena pracoviště v jedné velké místnosti. Další způsob je pomocí informačního systému. Informační systém je dokonale propracovaný. Proto když dispečer přijme objednávku a zadá do informačního systému průběh přepravy a itinerář odešle řidiči, informační systém automaticky pošle i upozornění tzv. workflow dalšímu dispečerovi odpovědného za danou relaci místa vykládky vozidla. V nepřítomnosti dispečera může komunikace probíhat i prostřednictvím telefonu.

3.3.3 Popis práce dispečera

Práce dispečera je složitá. Proto ji popíši uceleně na jedné zakázce, od příchozí objednávky až po vyhodnocení celé zakázky. Mezi přijetím objednávky, jejím splněním a vyhodnocením přepravy na této zakázce uplyne mnoho času, př. jeden den až deset dní. Následující obrázek popisuje práci dispečera na zakázce v mezinárodní dopravě a byl vytvořen na základě rozhovoru s dispečery. Jednotlivé body v obrázku jsou následně popsány.



Obrázek 3.4 Popis postupu práce dispečera na jedné zakázce

1. Nová (příchozí) objednávka

Nově příchozí objednávka od zákazníka může být realizována prostřednictvím:

- telefonu,
- pošty,
- e-mailu nebo
- faxu.

Nejčastější forma komunikace se zákazníkem je prostřednictvím e-mailu a telefonu.

2. Ověření správnosti a stavu spolupráce

Dispečer objednávku převezme, posoudí její úplnost a ověří její věcnou správnost. Objednávka musí obsahovat následující údaje:

- obchodní jméno zákazníka,
- druh zboží,
- množství (objem, hmotnost) zboží,
- místo nakládky zboží,
- místo vykládky zboží,
- nabízenou cenu přepravy,
- termín realizace zakázky,
- dodací podmínky podle INCOTERMS,
- platební podmínky.

V registru firem, který má každý dispečer k dispozici v informačním systému, ověří momentální stav spolupráce s podnikem zákazníka.

3. Dlouhodobá smlouva

Podle ověřené spolupráce se společností zákazníka, dispečer v informačním systému zjistí, zda je s touto společností uzavřena dlouhodobá spolupráce na základě dlouhodobých smluv zajištěných obchodními zástupci.

Pokud objednávka pochází od zákazníka s dlouhodobou spoluprací, dispečer přechází v obrázku rovnou k bodu 6 „Přijetí zakázky“. Dlouhodobou smlouvu musí dispečer realizovat prostřednictvím vlastních vozidel nebo zajistit přepravu prostřednictvím spedice.

Pokud objednávku nezaslal zákazník, který má se společností uzavřenou dlouhodobou spolupráci v podobě dlouhodobé smlouvy, potom dispečer musí rozhodnout a posoudit, zda přichází objednávku přijme.

4. Rozhodnutí o přijetí objednávky

Dispečer přezkoumá poptávku z hlediska její proveditelnosti.

Pokud je objednávka cenově výhodná nebo výhodná pro udržení dobré spolupráce se zákazníkem, tak ji dispečer přijme.

Dispečer objednávku nepřijme, pokud zakázka není vhodná pro realizaci z některého z důvodů:

- není k dispozici vlastní vozidlo,
- zakázka nevytěžuje vozidlo,
- nízká cena zakázky,
- platební neschopnosti zákazníka.

Při výskytu neshody v objednávce, tuto odlišnost dispečer řeší se zákazníkem. Pokud ani po zpětném projednání objednávky se zákazníkem nedojde ke změně, která by vedla k přijetí zakázky, přechází dispečer k bodu 5 „Konec spolupráce“.

5. Konec spolupráce

Při objednávce, kterou na základě předchozího posouzení dispečer z jakýchkoliv příčin (viz výše) zamítne, dispečer důvod poznamená na objednávku. Tuto skutečnost sdělí zákazníkovi, ukončí spolupráci na objednávce a doklad založí.

6. Přijetí zakázky

Pokud na základě předchozího posouzení bude v zájmu společnosti realizovat zakázku, dispečer tuto objednávku přijme.

Na objednávce vyznačí datum přijetí a své jméno. Toto opatření je z důvodu řešení případných budoucích neshod či reklamace.

7. Zavedení do IS a zpětná vazba se zákazníkem

Dispečer objednávku zavede do informačního systému, kde je objednávce vygenerováno evidenční číslo. Objednávka po zbytek procesu, který končí fakturací, je uváděna právě pod tímto evidenčním číslem.

Přijetí objednávky dispečer zpětně potvrzuje zákazníkovi prostřednictvím elektronické pošty, faxu či telefonicky.

8. Přeprava vlastním vozidlem

Dispečer prostřednictvím informačního systému a dispečerského pultu vyhledá nejbližší volné vhodné vozidlo. Toto vozidlo musí odpovídat údajům z objednávky, jako je například druh, hmotnost a velikost zboží.

Pokud dispečer nenajde vhodné vozidlo, předá tuto přijatou zakázku spedici.

9. Předání spedici

Dispečer předá zakázku spedici také v případě, když:

- není k dispozici vlastní vozidlo,
- zakázka nevytěžuje vozidlo,
- je nízká cena zakázky pro jízdu vlastním vozidlem.

Některé faktory dispečer předem zná, ale i přesto objednávku přijímá. Většinou se tak stává z důvodu dodržení dlouhodobých smluv nebo zvýšení tržeb z přeprav prostřednictvím spedice.

10. Přiřazení vozidla a osádky

Dispečer prostřednictvím přepravního plánu v informačním systému přiřadí objednávku, která je již evidovaná v centrální evidenci informačního systému, k číslu jízdy. K číslu jízdy se dále přiřadí disponibilní vozidlo, osádka, záznam o provozu vozidla nákladní dopravy a itinerář. Číslo jízdy je vygenerováno automaticky z informačního systému.

Přehled o volné kapacitě vozidel a vozidel, které budou v krátkém čase uvolněny, je součástí informačního systému.

Pokud má dispečer k dispozici i objednávku na zpětné vytížení vozidla, přiřadí i tuto objednávku k vozidlu. V případě, že vytížení vozidla na zpáteční cestě nemá zabezpečeno, ohlásí tuto skutečnost importnímu dispečerovi odpovědnému za tu relaci, kde má příslušné vozidlo místo vykládky.

Při volbě dopravního prostředku pro konkrétní podmínky nastává volba nejen podle užitečného zatížení, ale také otázka, jakou koncepci dopravního prostředku zvolit, zda využít návěsovou soupravu nebo přívěsovou soupravu.

11. Plánování přepravy

Plánování přepravy probíhá na základě údajů uvedených v objednávce. Dispečer zpracuje objednávku do informačního systému, kam důsledně zavede všechny požadované údaje nakládky a vykládky. Těmito údaji jsou:

- interní číslo jízdy,
- externí číslo zakázky,
- adresy podniků,
- stát či konkrétní oblast,
- místa,
- datum a čas nakládky,
- datum a čas vykládky,
- název přepravovaného zboží,
- hmotnost a velikost zboží,
- a cenu zboží.

Pro smluvní dopravce (externí dodavatele), kterým spedice prodá zakázku, dispečer vyhotoví zasílatelský příkaz.

Pro vlastní vozidla zpracuje itinerář.

12. Tvorba a zaslání itineráře řidiči

Itinerář je tzv. cestovní deník, ve kterém je popsána cesta trati vozidla i s jejími zvláštnostmi. Itinerář obsahuje tyto chronologicky seřazené údaje:

- výjezd vozidla,
- čas a místo nakládky,
- průjezdní místa,
- tankovací místa,
- doby řízení,
- doby odpočinku,
- dobu bezpečnostní přestávky,
- místo a čas vykládky,
- poznámky.

Výjezd vozidla dispečer naplánuje podle času a místa nakládky. Musí vědět nebo dohledat vzdálenost od současného místa vozidla k místu nakládky, omezení na trase, omezení rychlostí vozidla v daných úsecích a vypočítat tak čas, které

vozidlo potřebuje na jízdu ze stávajícího místa do místa nakládky vozidla. Ve společnosti jsou zaměstnání dlouholetí dispečeri s dlouholetou praxí, a proto tento čas většinou odhadují jen na základě svých znalostí.

Čas a místo nakládky je určeno v objednávce zaslané zákazníkem. V objednávce může být vyznačen fixní nebo pohyblivý termín nakládky. Fixní termín určuje pevně datum, popřípadě i čas nakládky zboží v podniku zákazníka. Pohyblivý termín je na objednávce vyznačen datem od - do, tedy intervalem, kdy je možné zboží v daném podniku naložit.

Průjezdní místa se určují na základě vyhodnocení trasy, která je podle úsudku dispečera nejvhodnější a nejúspornější z hlediska nákladů. Dispečer má v informačním systému předem zadané vzorové itineráře, pro jednotlivé země Evropy. Vzorové itineráře obsahují základní průjezdní místa, která z dlouhodobých zkušeností umožňují největší úsporu nákladů na přepravu.

Náklady na pohonné hmoty jsou největší položkou, proto musí mít dispečeri snahu o jejich co největší snížení. Proto mají k dispozici v informačním systému místa s nízkými cenami pohonných hmot. Tyto místa jsou týdně aktualizována, dle nejnižších cen doma i v zahraničí. Do itineráře označí několik těchto míst, která má vozidlo v určené trati.

Doba řízení, doba odpočinku a bezpečnostní přestávky vychází z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy a vyhlášky MZV č. 108/1976 Sb. o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (AETR).

Místo a čas vykládky je určen již od zákazníka a to v podobě fixního či pohyblivého termínu. Fixní termín je dán pevně a přesně určeno datum a povětšinou i čas vykládky. U pohyblivého termínu je stanoven interval dvou až tří dnů možného data dodání zboží.

Dispečer k itineráři může přidat i poznámku pro řidiče, která souvisí s nákládkou, vykládkou nebo jen se samotnou jízdou vozidla. Většinou tuto poznámku uvádí již zákazník na objednávce, např. při nakládce je nutné mít na sobě ochranné pomůcky (reflexní vestu, přilbu, pevnou obuv) jinak nakládka neproběhne.

Zaslání itineráře probíhá prostřednictvím propojení informačního systému a satelitního sledování přímo do terminálu palubní jednotky vozidla.

13. Sledování a řízení přepravy

Dispečer sleduje průběh přepravy na dispečerském pultu prostřednictvím palubního počítače ve vozidle. Dispečerský pult oznamuje tyto informace:

- ukončení nakládky,
- nedodržení termínu nakládky,
- ukončení vykládky,
- nedodržení termínu vykládky,
- hraniční přechod,
- ukončení cla a
- průjezdní body vozidla.

Při výskytu jakéhokoliv nedodržení určených termínů, osádka vozidla neprodleně hlásí dispečerovi nedodržení a příčinu zpoždění. Dispečer následně tuto skutečnost zaznamená do oddílu mimořádných událostí objednávky v informačním systému a oznámí zákazníkovi, se kterým projedná další postup o přepravě. Objektivní příčiny, jako je například živelná pohroma, neprůjezdnost úseku z důvodu havárie, poruchy vozidla, jsou nepředvídatelné a ve většině případů tolerované zákazníkem. Subjektivní příčiny, jakou může být například chyba dispečera ve výpočtu odjezdu vozidla, závisí již na domluvě se zákazníkem a následném rozhodnutí o sankci či jiném postihu.

14. Kontakt se zákazníkem o splnění přepravy

Splněním přepravy se stává vykládka zboží na předem určeném místě. Dispečer splnění přepravy oznamuje zákazníkovi. Kontakt probíhá požadovaným způsobem, který určuje zákazník, například telefonicky.

15. Vyhodnocení zakázky

Na základě dodaných dokladů od ostatních dispečerů, řidiče a informací o průběhu přepravy z dispečerského pultu, provozní dispečer vyhodnocuje zakázku. Podle údajů z dodaných dokladů zjistí výši tržeb na realizované přepravě.

Zpracuje podklady pro fakturaci, jakými jsou:

- potvrzený list CMR od příjemce zboží,
- dodací listy,
- kopie objednávky,

- zasílatelský příkaz,
- záznam provozu vozidla nákladní dopravy (ZPVND) a
- potvrzené celní doklady pro zboží mimo EU.

Také zpracuje podklady pro mzdy řidičů a zadá je do informačního systému. Těmito podklady jsou:

- záznam provozu vozidla nákladní dopravy (ZPVND) a
- vyúčtování zahraniční cesty.

3.3.4 Odměňování dispečerů ve společnosti

Údaje o způsobu odměňování ve společnosti byly čerpány z interních materiálů a kolektivní smlouvy, které mi společnost zapůjčila.

Společnost používá dvanáct tarifních stupňů, do kterých své pracovníky rozděluje podle kvalifikace a délky praxe v oboru.

Dispečeri jsou odměňováni časovou mzdou s měsíční odměnou, která může dosahovat maximálně výše poloviny základní mzdy. V podmínkách, které jsou uvedeny níže, uvedená procenta v závorkách při součtu dosahují právě 50 % ze základní mzdy.

Podmínky pro přiznání odměn se liší podle výše rozdělených skupin dispečerů. Jednu podmínku mají ale všichni dispečeri stejnou. Tou je splnění plánovaného hospodářského výsledku kumulativně od počátku roku podle vnitřně určených směrnic. Pokud tuto základní podmínku nesplní, nemají nárok na ostatní odměny, jejichž podmínky jsou uvedeny níže.

Podmínky pro zákaznické a spediční dispečery a dispečery zahraničních linek jsou stejné a musí splnit základní podmínku a alespoň jednu z dalších podmínek:

- splnění plánovaného hospodářského výsledku kumulativně od počátku roku (do výše 20%),
- splnění plánu ujetých kilometrů z nákladní dopravy při současném splnění plánu tržeb na kilometr kumulativně od počátku roku (do výše 15%),
- splnění plánu průměrného stavu pohledávek po splatnosti v daném měsíci při splnění plánu doby obratu pohledávek (do výše 10%),
- plnění úkolů nadřazeného (do výše 5%).

Provozní dispečeri musí splnit základní podmínku a alespoň jednu z dalších podmínek:

- splnění plánovaného hospodářského výsledku kumulativně od počátku roku (do výše 20%),
- zajištění nemocnosti řidičů max. do 7%, dodržení limitu práce přesčas do 9000 hodin za měsíc u řidičů a dodržení plánu nákladů na cestovné na kilometr ve vnitrozemí i v zahraničí (do výše 15%),
- zabezpečení plynulosti fakturace v jednotlivých dekádách měsíce (do výše 3 %),
- kontrola záznamů o provozu a výkonech nákladních dopravních tras a itinerářů v návaznosti na zařízení výstupu palubních počítačů (do výše 3 %),
- splnění legislativních požadavků jako je např. lékařská prohlídka, psychologických vyšetření, AETR, plynulého a operativního proškolení řidičů (do výše 3 %),
- důsledné zaznamenávání a realizace neshod (do výše 3 %),
- plnění úkolů nadřízeného (do výše 3 %).

Dispečeri dostávají od společnosti povinné mzdové příplatky, mezi které patří:

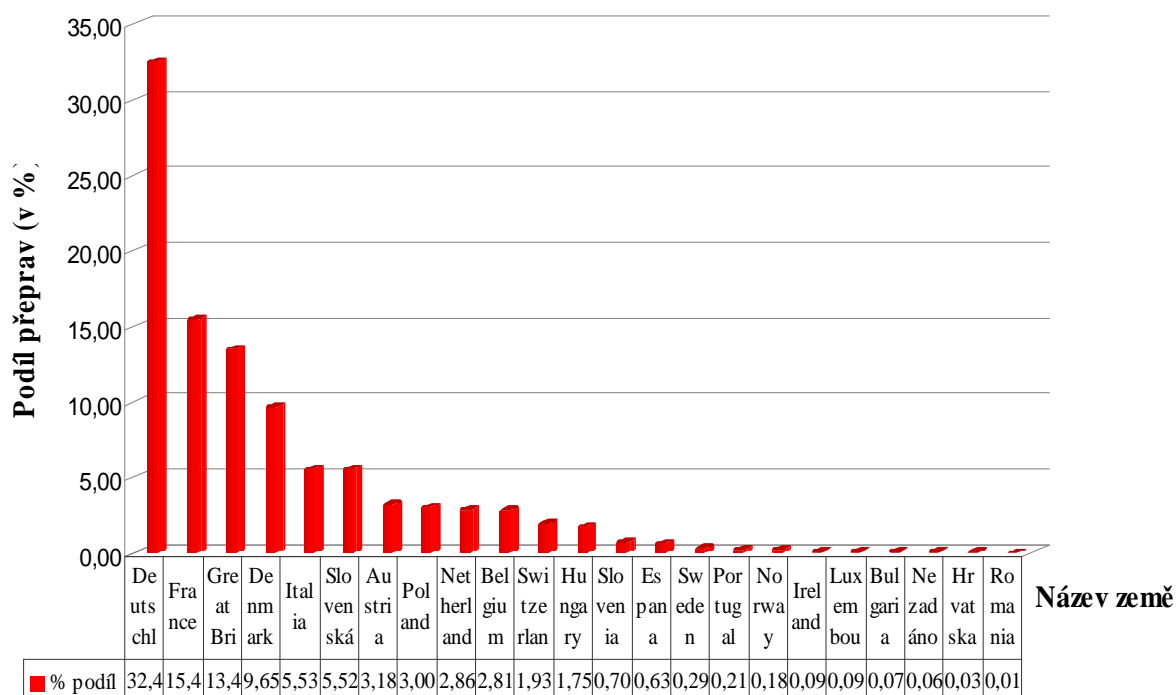
- příplatek za práci přesčas,
- mzda a náhrada mzdy za práci ve svátek,
- příplatek za práci o sobotách a nedělích,
- příplatek za práci ve ztíženém a zdraví škodlivém pracovním prostředí.

Společnost poskytuje zaměstnanecké výhody, které jsou uvedeny v kolektivní smlouvě a ujednány s odborovou organizací. Zaměstnanecké výhody jsou následující:

- závodní stravování,
- penzijní připojištění,
- odměny při pracovních a životních výročích,
- třináctý a čtrnáctý plat,
- lékařská péče,
- odměny za dárcovství krve.

3.4 Ukázka práce dispečera na konkrétních zakázkách

Společnost uskutečňuje přepravy do různých zemí Evropy (viz tabulka výše). Společnost mi poskytla graf, ve kterém znázorňuje podíl přeprav do jednotlivých zemí Evropy. Údaje jsou v procentech a název země je v anglickém jazyce.



Graf 3.2 Procentní podíl přeprav do různých zemí. Zdroj: interní materiály společnosti

Z grafu lze vyčíst celkový podíl přeprav v procentech realizovaných společností do jednotlivých zemí Evropy za poslední rok, tedy od dubna 2009 do dubna 2010. Jednoznačně nejvíce přeprav se uskutečnilo do Německa, a to 32,4 % z celkového množství realizovaných přeprav. Druhé největší množství přeprav společnost realizuje do Francie s 15,4 %. Do Velké Británie se provede 13,4 % z celkového podílu přeprav. Dánsko zaujímá čtvrté místo s 9,65 % z celkového podílu přeprav. Následuje Itálie s 5,53 % a Slovenská republika s 5,52 %. Kolem třech procent z celkového podílu přeprav dosahuje Rakousko (3,18 %), Polsko (3,00 %), Nizozemsko (2,86 %) a Belgie (2,81 %). Téměř dvou procent dosahuje podíl přeprav do Švýcarska (1,93 %) a Maďarsko (1,75 %). Podíl přeprav do Slovinska, Španělska, Norska, Irska, Lucemburska, Bulharska, Chorvatska,

Rumunská a ostatních zemí Evropy nedosahuje ani jednoho procenta z celkových přeprav.

Na základě předchozího grafu 3.2 Procentního podílu přeprav do různých zemí a po rozhovoru s dispečery, jsem si vybrala jednu zemi, Velkou Británii. Ukázku práce dispečera uvedu na přepravě uskutečněné vlastním vozidlem právě do této země a přepravě z této země. Procentní podíl přeprav do vybrané země se pohybuje kolem 13 %, což znamená, že přepravy do mnou vybrané země jsou během roku často uskutečňovány.

Tuto zemi jsem si vybrala, protože je zde vysoké procentu podílu přeprav a země je od České republiky vzdálena více než 1000 kilometrů (km). Velmi často vozidla společnosti jezdí až do oblasti Severního Irska, a proto musí platit i vysoké poplatky za trajekty, což ovlivní náklady na přepravu. Dispečer z velké části ovlivňuje variabilní náklady společnosti, protože se mění v závislosti na objemu uskutečněných výkonů.

Práce dispečerů na celkové jízdě jednoho vozidla

Práce exportního dispečera

Zákazník zaslal objednávku formou elektronické pošty. Tato objednávka má místo nakládky v Olomouci a místem vykládky je město Larne, které se nachází v Severním Irsku ve Velké Británii. Je zde určen fixní termín nakládky i vykládky, viz Obrázek 3.5 Objednávka zadaná dispečerem do informačního systému. Zákazník hradí poplatky za přepravu vozidla na trajektu.

Dispečer ověří její úplnost a věcnou správnost. V informačním systému zjistí momentální stav spolupráce s podnikem zákazníka. Společnost od toho zákazníka nemá žádné nesplacené pohledávky, zákazník platí včas. Proto s tímto zákazníkem může být navázána další spolupráce. Jedná se o dlouhodobou smlouvu, proto dispečer tuto zakázku přijme, objednávku zavede do informačního systému a zpětně kontaktuje zákazníka prostřednictvím e-mailu o přijetí objednávky. V tomto kroku také předá informace o místu a čase vykládky importnímu dispečerovi, který bude hledat zakázky pro zpáteční jízdu vozidla.

Údaje o objednavce, které dispečer zadává do informačního systému společnosti, jsou vidět v následujícím obrázku 3.5 Objednávka zadána dispečer do informačního systému.

Obrázek ukázky zadávání objednávky do informačního systému mi poskytl dispečer.

Objednávky dispečink 2010: 357728362

Editace Vztahy Funkce Akce

Interní číslo: OD2010/10154 Externí číslo(code): Částečně využitá ložná plocha: ☐

Informace o Nakládce:

Datum a čas: 09.04.2010 10:00 h: Stát: CZ Č.: 1 / 1 < > Nový

Oblast: 77200 Olomouc Místo: Olomouc Zrušit

Adresa: 24

Zboží: elektromotory 24000 kg 13

Clo: Při porušení plomby zapsat do CMP: m3 1

Poznámka: Při nakládce je povinnost mít na sobě pevnou pracovní obuv a reflex... 76

Informace o Vykládce:

Datum a čas: 14.04.2010 13:00 h: Stát: GB Č.: 1 / 1 < > Nový

Skut: Zrušit

Oblast: BT 40... Larné Místo: Larné

Adresa: 24

Zboží: elektromotory 24000 kg 13

Clo: Při vykládce je povinnost mít na sobě pevnou praco... m3 76

Poznámka: Vykládací okna budou upřesněna 29

Ostatní:

Typ přepravy: Export Interní: ☐ Doba splatnosti: 20

Vrubopis: ☒ Zastavit platbu FD: Aktuální saldo:

Zákazník: Korespond.adr.: Měna: ☒ EUR 1 / 25,24

Kontace: Cena celkem: Cena celkem měna:

palivový příplatek CZ: 0,00 pal.přípl.měna: 0,00

z ceny mýtné CZ: 0,00 z ceny mýtné měna: 0,00

z ceny mýtné zahr.: 0,00 Stát zdanitelného plnění:

Záloha: 0,00 Záloha měna: 0,00

Reference	Název	Záznam o prvozu	Doručeno	Stav	Zodpovídá
▶ ITI10007152		ZP2010/07072	Ano	Odesláno	

1. formulář Itineráře

Obrázek 3.5 Objednávka zadána dispečerem do informačního systému. Zdroj: interní materiály společnosti

Objednavce dispečer nejdříve přiřadí interní a externí číslo. Pokud vozidlo není plně vytížené, zaškrtně políčko „Částečně využitá ložná plocha“. U této zakázky je vozidlo plně vytížené. Informace o nakládce a vykládce převezme z objednávky od zákazníka. Dále vyznačí typ přepravy, dobu splatnosti zakázky, údaje o zákazníkovi, cenu přepravy a měnu. V tomto případě je přeprava placena měnou Euro. Z objednávky je patrný i kurz měny. Jedno Euro stálo 25,24 Kč.

Objednávku dispečer v průběhu může doplňovat o nově získané údaje jako je například číslo jízdy. V příloze uvádím druhou část této objednávky (Příloha č. 3), jejíž údaje se doplňují automaticky informačním systémem pomocí propojených bodů. Takovým bodem může být číslo objednávky nebo číslo jízdy atd.

Dispečer v informačním systému vyhledá vhodné vlastní vozidlo. K vozidlu je automaticky informačním systémem vygenerováno číslo jízdy. K číslu jízdy se připojuje číslo objednávky. V případě, že by bylo objednávek více, všechny by se připojily k číslu jízdy. Exportní dispečer ve spolupráci s provozním dispečerem, který obstarává osádky vozidel pro mezinárodní kamionovou dopravu, přiřadí volného řidiče. Řidič musí mít splněnou dobu odpočinků podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a vyhlášky MZV č. 108/1976 Sb. o Evropské dohodě práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (tzv. AETR). K tažnému i přípojnému vozidlu poznamená státní poznávací značku (SPZ). Náhled práce dispečera při přiřazení vozidla a osádky k zakázce je vidět v následujícím obrázku.

Dopravci 2010: CJ2010/010133

Editace Vztahy Funkce Akce

Reference: CJ2010/0101... Vlastní: ☒

Provozovatel: ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s.

Tažné voz. ČSAD: Sóló: ☐ Přípojně vozidlo ČSAD: [Vysvětlivky](#)

Telefon: Neznámá SPZ přípojněho vozidla: ☐ [Tažné vozidlo vybaven...](#)

Vozidlo cizí: Vymout z kontroly na VZC: ☐ [Řidič nemá ADR](#)

Uložení nákladu: Přípojně Přípojně vozidlo cizí: [Vozidlo má do měsíce...](#)

Pož. objem LP: [Vozidlo má prošlou S...](#)

Měna: ☐ 1 /

Cena celkem: Cena celkem měna:

z ceny mýtné CZ: z ceny mýtné CZ měna:

Sankce: Splatnost pohledávek:

Dodržet platbu: ☐

Poznámka:

Poznámka pod čarou (OD):

Zodpovídá:

Zavedl:

Číslo	Datum a čas od	Datum a čas do	Vozidlo	Přípojně vozidlo	Řidič 1	Záznam o provoz	Itinerář	SPZ cizí	Typ vozidla
1	09.04.2010 10:00	14.04.2010 13:00				ZP2010/07072	ITI10007152		2710 x 2480 x 13...

Obrázek 3.6 Přiřazení vozidla a osádky k zakázce. Zdroj: interní materiály společnosti

V tomto okamžiku dispečer začíná plánovat přepravu pro vlastní vozidlo. Zkontroluje a doplní údaje do interní objednávky, kterou již dříve zadal do informačního systému. Vytvoří itinerář a zašle jej do vozidla.

Informační systém automaticky vygeneruje číslo itineráře. Vozidlo se nachází v areálu společnosti v Olomouci, proto má dispečer usnadněn výpočet odjezdu vozidla. Vozidlo provede nakládku v určeném termínu a vrátí se zpět na parkoviště. Při standardní a plynulé jízdě vozidla, řidič tuto vzdálenost, tedy z Olomouce do Larne, ujede za 3 dny. Dispečer podle základního itineráře, který je stanoven pro přepravy do Velké Británie, stanoví základní průjezdní body vozidla. Místa tankování najde podle aktuálního seznamu v informačním systému a zaznamená je do itineráře. Z objednávky přenesl údaje o místu a čase nakládky a vykládky a doplní o poznámky. Tvorba itineráře prostřednictvím informačního systému je zobrazena na obrázku 3.7.

Itineráře 2010: IT110007152

Editace Vztahy Funkce Akce

Itinerář: **IT110007152** Stav: Odesláno

Název itineráře (vzoru):

Záznam o provozu: **ZP2010/07072** Posílat WF: Ano

Počáteční hmotnost: 0 Platný itinerář: Ano

km plánované plně: km plánované prázdné:

km reálné plně: 0 km reálné prázdné: 2282

Poznámka:

Datum odeslání do vozidla: 09.04.2010 15:39 Doručeno do PP: ☒

Datum přijetí vozidlem: 09.04.2010 15:45 Tankování na položce: ☒

Podkladová zpráva:

Zavedl:

Zodpovídá:

Stornovat:

Datum stornování:

Číslo	Začátek	Trvání	Konec	N	Typ akce	AI	S	Oblast	Oblast	Místo	Země	Poznámka
1	11.04.2010 10:00	0	11.04.2010 10:00	<input type="checkbox"/>	Průj. bod	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	789 85	Mohelnice	Mohelnice	CZ	
2	11.04.2010 13:00	0	11.04.2010 13:00	<input type="checkbox"/>	Hranice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	790 84	Mikulovice u Jeseníku 1	Mikulovice u Jeseníku 1	CZ	
3	11.04.2010 17:00	0	11.04.2010 17:00	<input type="checkbox"/>	Tankování	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	59700	Lipiany - EUROWAG	Lipiany - EUROWAG	PL	Lipiany - Jersak 59-700 Lipia...
4	11.04.2010 18:00		11.04.2010 18:00	<input type="checkbox"/>	Hranice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	03149	Forst	Forst	D	
5	12.04.2010 10:00		12.04.2010 10:00	<input type="checkbox"/>	Průj. bod	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	30159	Hannover	Hannover	D	A2
6	12.04.2010 16:00		12.04.2010 16:00	<input type="checkbox"/>	Hranice	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	5928	Venlo	Venlo	NL	A2
7	13.04.2010 04:00		13.04.2010 04:00	<input type="checkbox"/>	Průj. bod	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	2020	Antwerpen	Antwerpen	B	
8	13.04.2010 06:00		13.04.2010 06:00	<input type="checkbox"/>	Tankování	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	62100	Caleis - EUROWAG	Caleis - EUROWAG	F	Shell Oostende, Nieuwpoorts...
9	14.04.2010 10:30	2	14.04.2010 12:30	<input type="checkbox"/>	Trajekt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	DG9.8	Cairnryan	Cairnryan	GB	POZOR NA IMIGRANTY PR...
10	14.04.2010 13:00		14.04.2010 13:00	<input type="checkbox"/>	Vykládka	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	BT 40 1 E.J	Larne	Larne	GB	Vykládací okna budou upeřené.

Obrázek 3.7 Tvorba itineráře. Zdroj: interní materiály společnosti

Dispečer stanovil začátek jízdy vozidla na 11. dubna v dopoledních hodinách a směr jízdy z Olomouce do Polska, a to přes Jeseník a hraniční přechod Mikulovice s přibližně stanovenou dobou přejezdu na 13:00 hod. Podle průměrné spotřeby vozidla při plném vytížení ložné plochy a znalosti trati vozidla, dispečer určil dobu tankování v Polsku a to na pátou hodinu odpolední. Hraniční přechod Forst mezi Polskem a Německem stanovil na 18:00 téhož dne. Druhého dne dopoledne by mělo vozidlo projet městem Hannover, hraničním přechod Venlo do Nizozemí přibližně kolem 16:00 hod. Dne 13. dubna ve 4:00 hod. dispečer určil průjezdním bodem Antverpy v Belgii a na 6:00 hod. tankování ve francouzském městě Calais. Z Francie do Velké Británie řidič pojede eurotunelem. Dne 14. dubna v 10:30 hod. se musí osádka i s vozidlem nalodit na trajekt z anglického města Cairnryan do Larne, kde je místo vykládky ve 13:00 hod. Cesta trajektem trvá 2 hodiny. Do itineráře se dopíše důležité a upřesňující poznámky. Dispečer vyplnil u políčka Posílání workflow - ANO, tzn., že při splnění jednotlivých bodů v itineráři, informační systém automaticky pošle upozornění na e-mail dispečera odpovědného za itinerář o splnění dané činnosti vozidla.

Prostřednictvím nabídkových ikon na hlavním panelu v okně itineráře v informačním systému dispečer odešle itinerář do palubního počítače v přiřazeném vozidle.

Dispečer sleduje jízdu vozidla na dispečerském pultu prostřednictvím palubního počítače ve vozidle. Do elektronické pošty mu informační systém zasílá upozornění o průběžné jízdě vozidla. Jízdu vozidla z Dortmundu a dále do Velké Británie ukazuje následující obrázek získaný z dispečerského pultu.



Obrázek 3.8 Jízda vozidla zaznamenána na mapě pomocí satelitního systému. Zdroj: interní materiály společnosti

Na obrázku je vyznačena cesta vozidla. Při kliknutí na průjezdní body vozidla se dispečerovi ukáže přesný čas, kdy se vozidlo na označeném místě nacházelo nebo stále nachází. Jízdu vozidla lze vygenerovat i zpětně při zadání parametru času a SPZ vozidla.

Upozornění o splnění dopravy dispečerovi přijde na e-mail a také mu tuto skutečnost ohlásí sám řidič vozidla. Tím je práce exportního dispečera na této jízdě vozidla ukončena a jízda vozidla nyní podléhá importnímu dispečerovi odpovídajícímu za příslušnou relaci.

Práce importní dispečera

Prostřednictvím workflow, již při odeslání itineráře exportním dispečer přišlo upozornění tomuto importnímu dispečerovi. Tento importní dispečer zabývající se 3. relací, tedy Velkou Británií, Belgií a Nizozemskem, má návaznou odpovědnost za vytížení vozidla z Velké Británie.

Dispečerovi přišla nová objednávka formou e-mailu. Dispečer ověřil její úplnost, věcnou správnost a všechny její údaje. V databázi informačního systému zjistil momentální stav spolupráce se zákazníkem. Zákazník nemá vůči společnosti

žádné nesplacené pohledávky. Zákazník nemá se společností uzavřenou dlouhodobou smlouvu, proto dispečer musí posoudit, zda objednávku přijme. Z údajů od exportního dispečera ví, že jedno z vlastních vozidel vykládá v Severním Irsku ve Velké Británii dne 14. dubna ve 13:00 hod. Příchozí objednávka má místo vykládky ve Skotsku ve Velké Británii, a to na 15. dubna v poledne. Musí zjistit rozměry vozidla, zda vyhovují možnému uložení zboží. Posoudí nabízenou cenu za přepravu. Nejdříve vypočítá tržbu na jeden kilometr a to tím, když celkovou nabízenou cenu za přepravu podělí celkovým počtem kilometrů, které zjistí pomocí programu ve svém počítači. Na základě těchto údajů se rozhodl objednávku přijmout a zavedl ji do informačního systému.

Další nově příchozí objednávka je již od zákazníka s dlouhodobou smlouvou, dispečer proto ověřil jen její úplnost a věcnou správnost a zavedl ji do informačního systému.

Importní dispečer na zpáteční jízdu vozidla zajistil dvě přepravy, které uvádím v podobě objednávek připravených k fakturaci v příloze (Příloha č. 4). První přeprava je z města Perthu ve Velké Británii, což je od města Larne vzdáleno cca 270 km, do Belgie. Zboží bude uloženo na paletách o celkové hmotnosti 24 tun, což odpovídá plnému vytížení vozidla. Nakládka vozidla je fixně stanovena na 15. dubna ve 12:00 hod. Importní dispečer sestavil pro tuto jízdu itinerář a zaslal jej do vozidla.

Vozidlo se podle itineráře nalodilo na trajekt z města Larne do Cairnryanu. V Perthu v daném čase naložilo náklad. Podle sestaveného itineráře dále pokračovalo do Doveru, kde se 16. dubna v 11:30 hod. nalodilo na trajekt do přístavního města Dunkerque ve Francii. Místem vykládky bylo téhož dne odpoledne město Westvleteren v Belgii.

V době od 16. dubna do 18. dubna dispečer podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 o harmonizaci některých předpisů v sociální oblasti týkajících se silniční dopravy stanovil řidiči týdenní odpočinek (viz výše).

Další nakládku importní dispečer zajistil na pondělí 19. dubna dopoledne v Rotterdamu v Nizozemsku, což je od stávajícího místa vozidla cca 250 km. Zaslal do vozidla nový itinerář. Výjezd vozidla naplánoval na 18. dubna v 16:30 hod. z Westvleterenu do Dordrechtu v Nizozemí, kde řidič musel udělat denní odpočinek. Následující den v 8:00 hod. v Rotterdamu stanovil nakládku vozidla. Do poznámky v itineráři dispečer zapsal podle objednávky, že je nutností mít při nakládce zboží reflexní vestu, helmu a pracovní obuv. Průjezdním bodem dispečer následně určil

město Ziesar, které leží poblíž Berlína. Zde také řidiči naplánoval denní odpočinek. Dne 20. dubna v 10:00 hod. dispečer stanovil průjezd hraničním přechodem Forst do Polska. Další hraniční přechod Mikulovice dispečer stanovil na 16:00 hod. a v 18:00 hod. denní odpočinek v městě Bruntál. Dne 21. dubna v 8:00 hod. byl zákazníkem stanoven fixní termín vykládky, který byl uveden i v itineráři. Dispečer telefonicky informoval zákazníka o splnění přepravy.

Provozní dispečer

Provozní dispečer na základě předložených dokladů od řidiče a informací o průběhu přepravy z dispečerského pultu, vyhodnocuje zakázku.

Dispečer zkontroluje potvrzení na dodacích listech a listech CMR a také zda příjemci zboží neprovedli zápisy a zapsané výhrady na dodaných dokladech od zboží. Porovná v informačním systému z knihy jízd a záznamu o provozu vozidla nákladní dopravy dodržení odpočinku podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a vyhlášky MZV č. 108/1976 Sb. o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (tzv. AETR). Do přílohy jsem umístila ukázkou knihy jízd (Příloha č. 5) a záznam o provozu vozidla nákladní dopravy (Příloha č. 6). Zkontroluje a vypočítá cestovné zahraniční cesty. Všechny zjištěné údaje a výpočty zadá do informačního systému, které jsou následně přístupné příslušným oddělením pro výpočet mezd a fakturaci.

Společnost mi dala k dispozici výsledky i celkové variabilní náklady všech tří přeprav tohoto jednoho vozidla a osádky. Náklady na celkovou jízdu dispečerem určeného vozidla a mzdu osádky, uvádím v následující tabulce.

Tabulka 3.2 Variabilní náklady celkové jízdy vozidla. Zdroj: Interní materiály společnosti

Název nákladové položky	Náklady v příslušných jednotkách / 4970 km	Náklady v Kč / 4970 km
Spotřeba materiálu celkem	-	40 628,30 Kč
Spotřeba PHM	1545 litrů	37 560,00 Kč
Opotřebení pneumatiky	-	2 750,27 Kč
Ostatní spotřební materiál	-	318,03 Kč
Služby	-	11 364,32 Kč
Zahraniční cestovné	415 €	10 474,60 Kč
Tuzemské cestovné	183 Kč	183,00 Kč
Ostatní služby v zahraničí	28 €	706,72 Kč
Osobní náklady celkem	-	10 969,24 Kč
Mzdové náklady	-	8 186,00 Kč
Sociální a zdravotní pojištění (34%)	-	2 783,24 Kč
Mýto v zahraničí celkem	-	5 325,64 Kč
Sil. poplatek v Polsku	13 €	328,12 Kč
Sil. poplatek v Nizozemsku a Belgii	16 €	403,84 Kč
Mýtné v Německu	182 €	4 593,68 Kč
Mýtné v České republice	246 Kč	246,00 Kč
Variabilní náklady celkem	-	68 533,50 Kč

Tabulku jsem sestavila na základě kalkulačního vzorce v příloze. Do tabulky jsem zahrnula veškeré variabilní náklady, které nastaly během celé jízdy vozidla z Olomouce do Larne ve Velké Británii a na zpáteční cestě z Larne přes Westvleteren v Belgii do Břidličné v České republice. Celkový počet kilometrů, které vozidlo na této trase ujelo, dispečer podle ZPVND a knihy jízd spočítal na 4970 km. Jednotlivé součtové položky jsem vyznačila tučně. Celkové variabilní náklady této jízdy se třemi přepravami tohoto vozidla byly 68 533,50 Kč. Pro získání celkových nákladů by bylo potřebné variabilní náklady navýšit o fixní a režijní náklady společnosti.

Průměrné celkové náklady (variabilní, fixní i režijní) na 1 km v dané době byly 20,30 Kč. Průměrný výnos celé jízdy vozidla na 1 km je 19,70 Kč. Celkové výnosy z přepravy mi nebyly společností poskytnuty.

Je tedy patrné, že průměrné náklady na 1 km převýšily průměrné výnosy na 1 km z celkové jízdy vozidla o 60 haléřů na jeden ujetý kilometr vozidla. Podle průměrných nákladů na 1 km a průměrných výnosů na 1 km byla jízda ztrátová.

Z ukázky práce dispečerů na celkové jízdě jednoho vozidla je znatelné, že dispečer může ovlivnit do značné míry výši variabilních nákladů a to prostřednictvím výběru a přijetí objednávek, vytížením vozidla, správného určení dob odpočinku podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 561/2006 a vyhlášky MZV č. 108/1976 Sb. o Evropské dohodě o práci osádek vozidel v mezinárodní silniční dopravě (tzv. AETR) a určení trasy pro vozidlo. Trasa vozidla velmi ovlivní náklady na spotřební materiál i cestovné pro řidiče, proto dispečer musí vybrat optimální trasu vozidla. Pokud dispečer určí trasu vozidla přes kopcovitý terén, vozidlo spotřebuje mnohem více PHM, než kdyby poslal vozidlo delší trasou a vozidlo ujelo více kilometrů plynulejší jízdou.

3.5 Shrnutí kapitoly

Společnost se snaží o moderní vybavení pracovišť dispečerů. Pracoviště všech dispečerů přemístila do jedné velké místnosti, kanceláře v tzv. západním stylu. Umožnila tak pro dispečery 24 na sobě nezávislých pracovišť. Jednotlivá pracoviště jsou od sebe rozdělena jen stoly. I přes častou telefonní komunikaci dispečerů a komunikaci mezi dispečery navzájem, společnost rušivý faktor v podobě častých a hlasitých rozhovorů, zvonění telefonu atd. v žádném směru neeliminovála.

Odměňování je obecně pro společnost delikátním a zásadním aspektem majícím ve společnosti vliv na vztah zaměstnanců k jejich práci, ke kvalitě a také k množství provedené práce zaměstnanci. Dispečeré s některými podmínky v systému odměňování nejsou spokojeni, z důvodu nemožnosti ovlivnění či splnění těchto podmínek. Druhá podmínka u zákaznických a spedičních dispečerů a dispečerů zahraničních linek, což je splnění plánu ujetých kilometrů, je podle dispečerů těžko splnitelná při tendenci o minimalizaci nákladů. Dispečeré jsou naopak

více motivování, aby vozidlo ujelo více kilometrů, a to při menším vytížení nebo při větší vzdálenosti v přejezdech mezi vykládkou a nakládkou vozidla, než aby byli více motivováni a orientováni na snižování nákladů. U provozních dispečerů je druhá odrážka, tedy zajištění nemocnosti řidičů maximálně do 7%, neracionální, protože ovlivnění nemocnosti řidičů není ve schopnostech těchto dispečerů. Dispečeři mohou jen snižovat pravděpodobnost úrazů řidičů při práci, a to vybavením řidičů bezpečnostními pomůckami jako je například reflexní vesta atd. Během čtrnáctidenní lhůty, ve které nemocenské a náhrady mzdy proplácí zaměstnavatel, může zaměstnavatel kontrolovat, zda řidič dodržuje pracovní neschopnost a vycházky určené lékařem. Pokud provozní dispečer či jiný zaměstnanec společnosti při kontrole zjistí porušení podmínek pracovní neschopnosti u řidiče, zaměstnavatel podá návrh na snížení nebo odebrání nemocenských dávek.

Při ukázce práce dispečera byla trasa vozidla zvolena nejkratší a optimální. Vzhledem k maximální vytíženosti vozidla nebyla nutná žádná příkládka. Bylo docíleno zpětného využití jízdy vozidla. Importnímu dispečerovi se však nepodařilo zajistit nakládky, aniž by vozidlo nezvyšovalo počet ujetých kilometrů zajižděním do místa nakládky. Tím se prodloužila provozní doba o jízdu nenaloženým vozidlem do místa nové nakládky. Takto ujetá vzdálenost dosahovala více než 200 km. Celková jízda vozidla přinesla více než 400 km ujetých nenaloženým vozidlem.

4 Návrh a doporučení

V poslední části bakalářské práce se zaměřím na návrh a doporučení na zlepšení dosavadního stavu v oblasti logistických pracovníků ve společnosti.

ČSAD LOGISTIK Ostrava a. s. působí na trhu v oblasti silniční nákladní dopravy již řadu let. Jednotlivé činnosti v podniku má dokonale propracované a vyzkoušené v praxi.

Návrh a doporučení pro práci dispečerů

Společnosti bych doporučila, aby se více zaměřila na motivaci svých zaměstnanců. Stávající motivační program v podobě odměn dispečerů je v některých bodech k zamyšlení, zda dispečer tyto kritéria může splnit. Doporučila bych zvýšit motivaci dispečerů, a to v podobě přehodnocení některých stávajících podmínek v systému odměňování nebo vytvořením nového systému odměňování, který by zajistil vyšší zainteresovanost dispečerů na kvalitě a množství jejich odvedené práce a na ekonomickém výsledku z jejich práce. Zvýšila by se tak kvalita přepravy a spokojenost zákazníků.

Pokud společnost žádá, aby se snížily náklady na placené nemocenské dávky prostřednictvím určení maximální nemocnosti řidičů, tak bych doporučila, aby prováděla časté kontroly řidičů v pracovní neschopnosti.

Společnost by také měla posoudit, zda kancelář v tzv. západním stylu, tedy jedna otevřená místnost s kapacitou pro 24 dispečerů, je vhodná i pro jejich pracovníky. Pracovníci komunikují velmi často mezi sebou, se zákazníky nebo s řidiči, kterým dávají instrukce a pokyny ohledně jejich jízd. Proto jsou tyto pracovníci vystaveni velkému ruchu, který ovlivňuje jejich soustředění a tím i konečný výsledek. Společnost by měla eliminovat všechny rušivé faktory. Jedním z řešení by bylo rozdělení jednotlivých pracovišť přepážkami. K dalšímu omezení hluku by došlo výměnou stávajících nepřenositelných telefonů za modernější zařízení, která umožňují připojení sady handsfree s drátovým nebo ve více mobilním bezdrátovém provedení, s dosahem i několika metrů a mnoha dalšími užitečnými parametry. Sluchátkové sady handsfree jsou již na trhu k získání v širokém sortimentu.

Společnost by se měla zaměřit na lepší a větší využití klíčového prvku v dopravě, a to řidiče, a tak snižovat variabilní náklady. Prostor ke zlepšování vidím v pečlivější a přesnější práci dispečerů a to ve větším promýšlení a plánování přeprav, které by vedly k lepšímu ekonomickému výsledku. Např. neplánovat týdenní odpočinek v zahraničí, při kterém se zvyšují náklady na zahraniční cestovné a vozidlo je v tom čase nevyužito. Dispečeři by měli lépe plánovat doby odpočinku podle vyhláška AETR a nařízení (ES) č. 561/2006 a tyto doby odpočinku lépe kombinovat s celkovou jízdou vozidla.

Aby dispečeři mohli dosahovat lepších ekonomických výsledků, bylo by zapotřebí také přehodnotit dlouhodobé smlouvy uzavřené v minulosti s ohledem na výši provozních nákladů. Dispečer musí dlouhodobé smlouvy přijmout a přepravy realizovat, i když již předem ví, že přeprava bude ztrátová.

5 Závěr

Logistické procesy jsou součástí každého podniku a doprava surovin a zboží je jejich nedílnou součástí. Podnikání v silniční dopravě není jednoduché, protože je ovlivněno mnoha faktory, např. legislativou.

Cílem bakalářské práce bylo analyzovat práci dispečera v mnou vybrané dopravní společnosti a na základě této analýzy navrhnout a doporučit opatření, která by vedla ke zlepšení stávající práce dispečerů ve společnosti. Bakalářská práce se skládá ze dvou částí.

V první části se věnuji teoretickým východiskům. Vysvětluji zde pojem logistika, a blíže specifikuji logistiku v oblasti dopravy. V dopravě existuje mnoho legislativních úprav, které logističtí pracovníci a řidiči vozidel musí dodržovat.

Na začátku druhé části bakalářské práce charakterizují společnost ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s., která se zabývá vnitrostátní a především mezinárodní silniční kamionovou přepravou. Následně analyzuji stávající stav ve výše zmíněné společnosti. Prostřednictvím kalkulačního vzorce uvádím podíl jednotlivých nákladových položek dopravy na celkových nákladech společnosti. V analýze práce dispečera se blíže zaměřuji na odměňování a vybavenost pracovišť dispečerů, komunikaci a dělbu práce mezi těmito pracovníky a obecný popis jejich práce. Jejich práci demonstruji na konkrétních zakázkách přeprav zboží a to jízdou jednoho vozidla do Velké Británie a zpět.

Z výsledků analýzy mohlo být následně vytvořeno doporučení na zlepšení stávající práce logistických disponentů v podniku.

Práce dispečerů je velmi složitá a náročná. Vzhledem ke svému rozsahu by mohla být vhodná pro komplexnější zkoumání v diplomové práci.

Použitá literatura:

- [1.] BLECHARZ, P. *Řízení jakosti A*. 1. vyd., Ostrava: VŠB TUO Ekonomická fakulta, 2007, 164 s. ISBN 978-80-248-1418-6.
- [2.] DRAHOTSKÝ, I.; ŘEZNÍČEK, B. *Logistika - procesy a jejich řízení*. 1. vyd., Brno: Computer Press, a.s., 2003, 334 s., ISBN 80-7226-521-0.
- [3.] EISLER, Jan. *Ekonomika dopravních služeb a podnikání v dopravě*. 2. vyd., Praha: Oeconomica, 2008, 152 s., ISBN 978-80-245-1416-1.
- [4.] EISLER, Jan; HOBZA, Milan. *Ekonomika podniku dopravy*. 1.vyd., Praha: Vysoká škola ekonomická, 1994, 217 s. ISBN 80-7079-268-X.
- [5.] EMMETT S. *Řízení zásob: jak minimalizovat náklady a maximalizovat hodnotu*. 1. vydání. Brno: Computer Press, 2008. 298 s. ISBN 978-80-251-1828-3.
- [6.] GRUBLOVÁ, E. a kol. *Podniková ekonomika*. 1. vyd., Ostrava: Repronis, 2007. 438 s. ISBN 80-86122-75-1.
- [7.] KYNCL, Jan. *Podnikání v silniční dopravě*. Praha: Grada Publishing s. r. o., 2001, 172 s., ISBN 80-7169-743-5.
- [8.] LAMBERT, Douglas M.; STOCK, James R.; ELRAM, Lisa M. *Logistika*. 1. vydání. Praha: Computer Press, 2000, 589 s., ISBN 80-7226-221-1.
- [9.] NOVÁK, Radek; PERNICA, Petr; et al. *Nákladní doprava a zásílatelství*. 2. vyd., Praha: ASPI, a. s., 2005, 412 s. ISBN 80-7357-086-6.
- [10.] PERNICA, P. *Logistický management: teorie a podniková praxe*. Praha: Radix, spol. s r. o., 1998. 664 s. ISBN 80-86031-13-6.
- [11.] SIXTA J., MAČÁT V. *Logistika: teorie a praxe*. 1. vydání. Brno: CP Books, 2005. 315 s. ISBN 80-251-0573-3.
- [12.] SVOBODA V. *Dopravní logistika*. 1. vydání. Praha: ČVUT, 2004. 115 s. Fakulta dopravní. ISBN 80-01-02914-X.
- [13.] SYNEK, Miloslav a kol. *Podniková ekonomika*. 4. vyd., Praha: C. H. Beck, 2006, 473 s. ISBN 80-7179-892-4.
- [14.] VOZŇÁKOVÁ I. *Ekonomika podniku*. 1. vydání. Ostrava: VŠB – Technická univerzita Ostrava, 2008. 124 s. ISBN 978-80-248-1760-6.

Internetové zdroje:

- [15.] < <http://blog.glamour.as/2010/01/europaleta.html> > [cit.21.3.2010]
- [16.] < <http://www.litomysky.cz/drahy/kontrozm.htm> > [cit.21.3.2010]

- [17.] <<http://www.mbk.cz/iso/co-znamena-zkratka-iso-a-dalsi-informace>>
[cit.23.3.2010]
- [18.] <<http://www.mbk.cz/iso-14001>> [cit. 23.3.2010]
- [19.] <<http://www.technickenormy.cz/normy-jakosti-a-environmentalniho-managementu/>> [cit. 23.3.2010]
- [20.] <<http://shop.normy.biz/d.php?k=83016>> [cit.23.3.2010]
- [21.] <<http://www.csq-cert.cz/CertifikaceSystemu/ISO9001Obecne.aspx>>
[cit. 23.3.2010]
- [22.] <<http://www.ezu.cz/index.php?u=/certifikace-systemu-rizeni/ISO-9001-2009/&a=ArticleDisplay>>[cit. 23.3.2010]
- [23.] <http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Nakladni_doprava/Legislativa/>
[cit.23.3.2010]
- [24.] <http://soubory.proridice.eu/aetr_narizeni561_2006/561_2006_EHS.pdf>
[cit.23.3.2010]
- [25.] <http://www.mdcr.cz/cs/Silnicni_doprava/Silnice+dalnice+mosty/mytne/>
[cit.24.3.2010]
- [26.] <<http://business.center.cz/business/pravo/zakony/zakonik-prace/>>
[cit.26.4.2010]
- [27.] <<http://www.zakonne-pojisteni-vozidel.eu/>> [cit.26.4.2010]
- [28.] < <http://www.mpsv.cz/cs/8349>> [cit.26.4.2010]
- [29.] <<http://www.podnikatel.cz/dane/socialni-pojisteni/jak-na-nemocenske-pojisteni/>>
[cit.1.5.2010]
- [30.] <<http://www.vzp.cz/cms/internet/cz/Platci/Zamestnavatele/Platba-pojistneho/odvod.html>> [cit.1.5.2010]
- [31.] < <http://www.epravo.cz/top/soudni-rozhodnuti/smlouva-o-preprave-54074.html>>
[cit.1.5.2010]
- [32.] < <http://www.kurzy.cz/komodity/benzin-nafta-cena/>> [cit.1.5.2010]

Seznam zkratek

a. s.	akciová společnost
ČSN	česká technická norma
EHS	Evropské hospodářské společenství
ES	Evropské společenství
EU	Evropská unie
IS	informační systém
MZV	ministerstvo zahraničních věcí
SPZ	státní poznávací značka
ZPVND	záznam provozu vozidla nákladní dopravy

Seznam grafů

GRAF 3.1 PODÍL JEDNOTLIVÝCH ČINNOSTÍ SPOLEČNOSTI, KTERÉ JSOU PŘEDMĚTEM ČINNOSTI.

GRAF 3.2 PROCENTNÍ PODÍL PŘEPRAV DO RŮZNÝCH ZEMÍ.

Seznam tabulek

TABULKA 2.1 PŘEHLED NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH ZNAKŮ V JEDNOTLIVÝCH DRUZÍCH DOPRAVY.

TABULKA 3.1 EXPORTNÍ A IMPORTNÍ ZEMĚ.

TABULKA 3.2 VARIABILNÍ NÁKLADY CELKOVÉ JÍZDY VOZIDLA.

Seznam obrázků

OBRÁZEK 2.1 EUROPALETA S VYZNAČENÝMI PŘESNÝMI ROZMĚRY A OZNAČENÍM.

OBRÁZEK 3.1 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA SPOLEČNOSTI.

OBRÁZEK 3.2 ORGANIZAČNÍ STRUKTURA ZAMĚŘENÁ NA OBCHODNÍ ODDĚLENÍ.

OBRÁZEK 3.3 ROZDĚLENÍ ZÁKAZNICKÝCH DISPEČERŮ VE SPOLEČNOSTI.

OBRÁZEK 3.4 POPIS POSTUPU PRÁCE DISPEČERA NA JEDNÉ ZAKÁZCE

OBRÁZEK 3.6 PŘÍŘAZENÍ VOZIDLA A OSÁDKY K ZAKÁZCE.

OBRÁZEK 3.7 TVORBA ITINERÁŘE.

OBRÁZEK 3.8 JÍZDA VOZIDLA ZAZNAMENÁNA NA MAPĚ POMOCÍ SATELITNÍHO SYSTÉMU.

Prohlášení o využití výsledků bakalářské práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou bakalářskou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, bakalářskou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že bakalářská práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího bakalářské práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o bakalářské práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou (bakalářskou) práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne

.....
jméno a příjmení studenta

Adresa trvalého pobytu studenta:

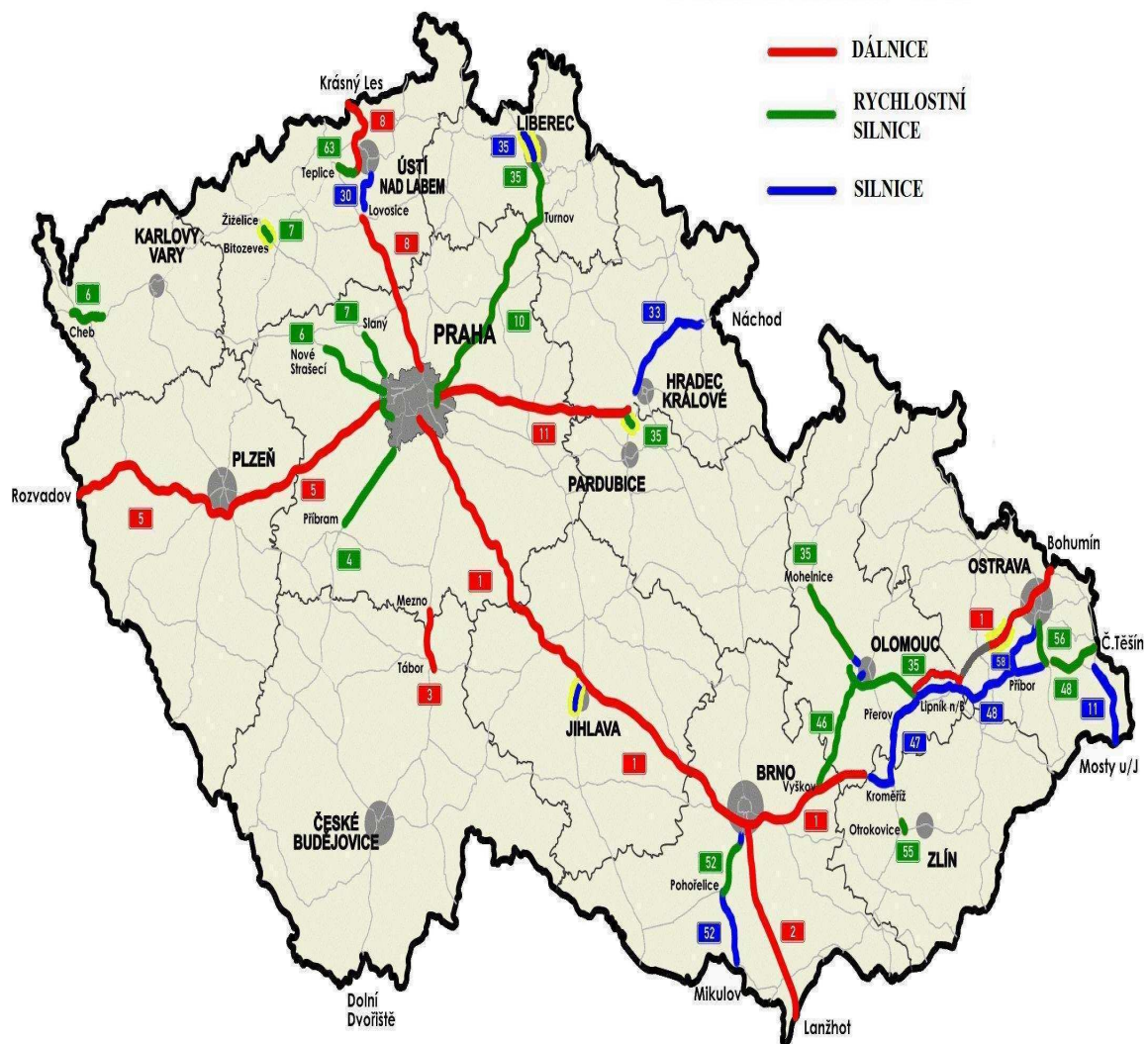
.....

Seznam příloh

- Příloha č. 1 Mapa mýtného v ČR
- Příloha č. 2 Kalkulační vzorec s uvedením typické struktury nákladů společnosti
- Příloha č. 3 Druhá část objednávky do Velké Británie
- Příloha č. 4 Objednávky pro fakturaci
- Příloha č. 5 Kniha jízd vozidla
- Příloha č. 6 Denní záznam vozidla

Mapa mýtného v ČR

Síť zpoplatněných komunikací k 1.1.2010



Kalkulační vzorec s uvedením typické struktury nákladů společnosti


NÁKLADOVÁ POLOŽKA	Podíl nákladů v %	Druh nákladu
Spotřeba materiálu	33,22	
PHM	30,71	Variabilní
Pneumatiky	2,25	Variabilní
Materiál	0,26	Variabilní
Služby	30,79	
Opravy vozidel	3,94	Variabilní
Cestovné	7,91	Variabilní
<i>z toho cestovné zahraniční</i>	7,39	Variabilní
<i>z toho cestovné tuzemské</i>	0,52	Variabilní
Leasing	14,79	Fixní
Ostatní služby v zahraničí	2,91	Variabilní
Ostatní služby	1,25	Fixní
Osobní náklady	12,05	
Mzdové náklady	9,15	Variabilní
Soc.a zdravotní pojištění	2,89	Variabilní
Silniční daň v tuzemsku	1,19	Fixní
Mýto v zahraničí	9,24	Variabilní
Mýtné CZ	2,03	Variabilní
Zákonné pojištění	1,32	Fixní
Havarijní pojištění	0,63	Fixní
Ostatní pojištění	0,27	Fixní
Ostatní provozní náklady	0,36	Fixní
Podíl správní režie	7,47	Režijní
Podíl režie dopravy	1,43	Režijní
Variabilní náklady	71,28	
Fixní náklady	19,82	
Režijní náklady celkem	8,90	
Náklady celkem	100,00	

Druhá část objednávky do Velké Británie

Objednávky dispečink 2010: 3577/28362																	
Editace Vztahy Funkce Akce																	
Cena celkem:			Cena celkem měna:														
palivový příplatek CZ:	0,00	pal.přípl. %:		pal.přípl.měna:	0,00												
z ceny mýtné CZ:	0,00		z ceny mýtné měna:		0,00												
z ceny mýtné zahr.:	0,00		Stát zdanitelného plnění:														
Záloha:	0,00		Záloha měna:		0,00												
Požadavek na ADR:	Ne		Poznámka pod čarou:	ZasPrikKom...													
Poznámka k ceně:																	
Cena je konečná:	<input checked="" type="checkbox"/>		Cena zkontrovaná účetní:	<input type="checkbox"/>													
Datum objednávky:	08.04.2010	WF:	<input type="checkbox"/>	Stav:	Aktivní												
Zodpovídá:				Útvar:	2												
Zavedl:				Zadáno:	08.04.2010 08:04												
Stornoval:				Storno:													
Poslední změnil cenu:				Poslední změna ceny:	09.04.2010 09:39												
Vzor:																	
Interní poznámka:																	
Poznámka:																	
Hlavní objednávka:																	
Cena vedlejší:	0	Cena vedlejší měna:	0	Určeno ke expedici:	<input type="checkbox"/>												
Dopravce:																	
Číslo jízdy:	CJ2010/010133	Datum od:	09.04.2010 10:00	do:	14.04.2010 13:00												
Cena celkem:	0,00	Cena měna:	0,00	Měna:													
SPZ vozidla	Provozovatel	Typ vozidla															
Tažné:	ČSAD LOGISTIK Ostrava...																
Přípojně:	2710 x 2480 x 13620	Řádek: 1 / 1															
Nový dopravce Aktualizovat																	
<table border="1"> <thead> <tr> <th>Reference</th> <th>Název</th> <th>Záznam o prvozu</th> <th>Doručeno</th> <th>Stav</th> <th>Zodpovídá</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>IT110007152</td> <td></td> <td>ZP2010/07072</td> <td>Ano</td> <td>Odesláno</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>						Reference	Název	Záznam o prvozu	Doručeno	Stav	Zodpovídá	IT110007152		ZP2010/07072	Ano	Odesláno	
Reference	Název	Záznam o prvozu	Doručeno	Stav	Zodpovídá												
IT110007152		ZP2010/07072	Ano	Odesláno													
1. formulář Itineráře																	

Objednávky pro fakturaci

		
ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s. Vítkovická 3083/1 3083/1, 70200 Ostrava-Moravská Ostrava Registrace u rejstříkového soudu v Ostravě pod spisovou značkou B. 2079		
Dopravce: ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s. Doprava Vítkovická 3083/1 70200 Ostrava-Moravská Ostrava SPZ: 2710 x 2480 x 13620		
OBJEDNÁVKA PŘEPRAVY OD2010/10859 - uvádějte při fakturaci CJ2010/010518		
Nakládka: 1) 15.04.2010 12:00 Adresa: Místo: GB PH2 9BZ Perth Zboží: 24000 kg - brambory na pal.		
Vykládka: 1) 16.04.2010 15:00 Adresa: Westvleteren Místo: B 8640 VLETEREN Zboží: 24000 kg - brambory ref. 15386		
O průběhu přepravy a ukončení vykládky informujte na:		S pozdravem

		
ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s. Vítkovická 3083/1 3083/1, 70200 Ostrava-Moravská Ostrava Registrace u rejstříkového soudu v Ostravě pod spisovou značkou B. 2079		
Dopravce: ČSAD LOGISTIK Ostrava a.s. Doprava Vítkovická 3083/1 70200 Ostrava-Moravská Ostrava SPZ: 2710 x 2480 x 13620		
OBJEDNÁVKA PŘEPRAVY OD2010/11132 - uvádějte při fakturaci CJ2010/010791		
Nakládka: 1) 19.04.2010 08:00 - 19.04.2010 14:30 Adresa: Beatrixhaven nakl. 7,30 - 15,00 hod Místo: NL 3088 Rotterdam - Beatrixhaven Zboží: 25000 kg - hliníkové ingoty - POZOR na rozložení nákladu na nápravy !!!!!!! Na nakládce reflexní vesta, helma, pracovní boty!!! Jinak vás nenaloží.		
Vykládka: 1) 21.04.2010 08:00 Adresa: vykl. 6,30 - 14,00 hod Místo: CZ 793 51 Břidličná Zboží: 25000 kg - hliníkové ingoty ,		
O průběhu přepravy a ukončení vykládky informujte na:		S pozdravem

Kniha jízd vozidla

Kniha jízd vozidla

Vozidlo										
SPZ										
Začátek reportu	13.04.2010 00:00									
Konec reportu	13.04.2010 23:39									
Přehled jízd										
Start			Cíl			Doba jízdy	Doba stání	Vzdálenost	Průměrná rychlost	
Datum a čas	Místo	Stav km	Datum a čas	Místo	Stav km					
			13.04.2010 00:00	Německo, GE-Reese (0.4 km)	377893		3:32:06			
13.04.2010 03:32	Německo, GE-Reese (0.4 km)	377893	13.04.2010 07:57	Belgie, Veurne (2.2 km)	378252	4:25:01	0:52:34	358.8	81.2	
13.04.2010 08:49	Belgie, Veurne (2.2 km)	378252	13.04.2010 08:52	Belgie, Veurne (2.2 km)	378252	0:03:17	0:24:14	0.3	0.0	
13.04.2010 09:17	Belgie, Veurne (2.2 km)	378252	13.04.2010 10:18	Francie, SANGATTE (2.3 km)	378323	1:01:14	0:01:57	71.1	69.6	
13.04.2010 10:20	Francie, SANGATTE (2.3 km)	378323	13.04.2010 10:27	Francie, SANGATTE (2.1 km)	378324	0:07:12	0:00:11	0.8	0.0	
13.04.2010 10:27	Francie, SANGATTE (2.1 km)	378324	13.04.2010 10:31	Francie, SANGATTE (2 km)	378325	0:03:37	0:04:17	0.6	0.0	
13.04.2010 10:35	Francie, SANGATTE (2 km)	378325	13.04.2010 10:40	Francie, SANGATTE (1.7 km)	378325	0:05:08	0:52:39	0.7	0.0	
13.04.2010 11:33	Francie, SANGATTE (1.7 km)	378325	13.04.2010 15:17	Velká Británie, Redditch (6.8 km)	378632	3:44:11	8:21:23	307.0	82.2	
Souhrn jízdy										
Celková vzdálenost (km)	739.3									
Celková doba jízdy (hod.)	9:29:40									
Celková doba stání (hod.)	14:09:21									
Průměrná rychlost (km/h)	77.9									
Maximální rychlost (km/h)	98									
Celková spotřeba (l)	210									
Průměrná spotřeba (l/100km)	28.4									

Denní záznam vozidla

Číslo záznamu:	ZP2010/07072	Stav:	Připraven
Vozidlo:	M1 tahač návěsů		
Datum a čas odjezdu:	11.04.2010 07:15	příjezdu:	15.04.2010 03:00
Přepravní systém:	MKD	Útvar:	2
Sólo: <input type="checkbox"/>			

Vyhodnocení:

Uzamčení editace položek (ručně): <input checked="" type="checkbox"/>	Plánované km:	0
Splnění itineráře: <input type="checkbox"/>	Reálné km:	2282
Správně realizovaný záznam: <input type="checkbox"/>	Procento:	0
Podezřelý úbytkypaliva: <input type="checkbox"/>	Správný poměr plán. a skut. km: <input checked="" type="checkbox"/>	
Nepovolená čerpání: <input type="checkbox"/>	Automatický import: <input type="checkbox"/>	

Řidiči:

Řidič 1:			
Odměna za PHM 1:	128,00	Procento odměny 1:	50
Zvláštní odměna 1:		Odm.přepr.:	
Řidič 2:			
Odměna za PHM 2:		Procento odměny 2:	50
Zvláštní odměna 2:		Odm.přepr.:	
Vypočtená odměna za PHM:			
Koef.odm.plán:		Koef.odm.realita:	

Datum vydání:	09.04.2010	Vydal:	
Datum vrácení:	22.04.2010	Přijal:	
Počet kopií:	1	Počet vydaných koleček:	

Km:

Stav tachometru začátek:	376870	km s nákladem:	2290
Stav tachometru konec:	379160	km bez nákladu:	0
Ujeto km:	2290	Nerozdělené km:	
Rozdíl km hl.-pol.:	8	Tuny (hlavička):	24
Ujeté km přív. vozidel:	2290	tkm:	54960
Návaznost tachometru:	souhlasí		

Spotřeba:

Stav nádrže před:	570	Kontrola PHM:	Ano
-------------------	-----	---------------	-----